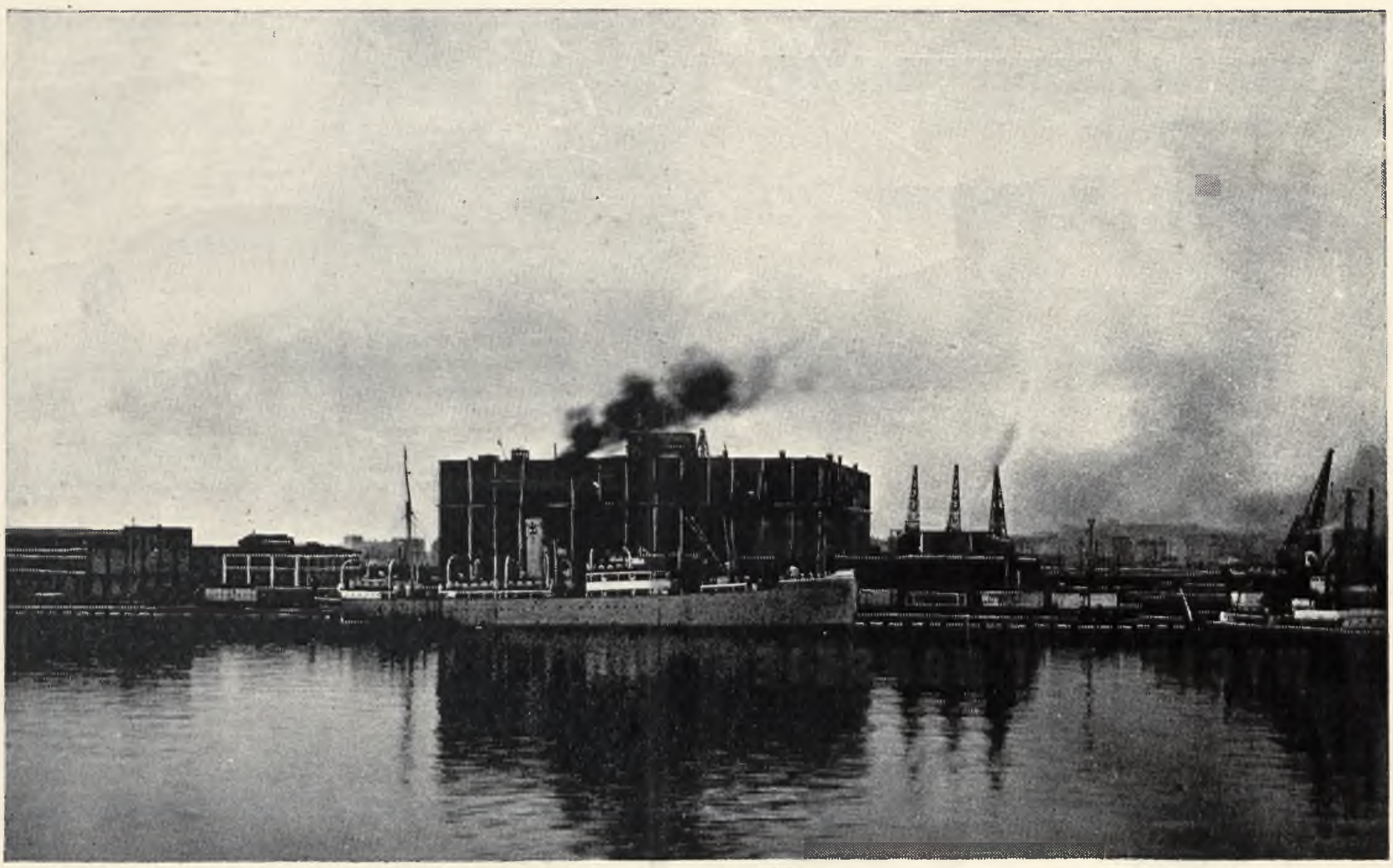
# WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

SIERPIEŃ
1937

Rok VII nr 8



FRAGMENT PORTU GDYŃSKIEGO

POLSKA · AGENCJA · TELEGRAFICZNA · PAT ·

# GDYNIA-AMERYKA

## LINIE ŻEGLUGOWE

Sp. Akc.

**CENTRALA**

**WARSZAWA, PL. MAŁACHOWSKIEGO 4**

**Telefony 5.47-46, 5.47-47**

**Adres telegraficzny: „POLAMERYKA"**

**ODDZIAŁY:**

GDYNIA – Dworzec Morski, tel. 39-61
KRAKÓW – Rynek Główny 47, tel. 138-92
LWÓW – ul. Kopernika 3, tel. 210-29
RZESZÓW – ul. Grottgera 20, tel. 3-13

## LINIA PÓŁNOCNO-AMERYKAŃSKA

**Gdynia — Kopenhaga — Halifax — New York**

## LINIA POŁUDNIOWO-AMERYKAŃSKA

**Gdynia — Rio de Janeiro — Santos — Montevideo – Buenos Aires – Boulogne – Sur Mer**

## LINIA DO ZATOKI MEKSYKAŃSKIEJ

**Gdynia/Gdańsk — New York — New Orleans — Houston – Galveston**

## LINIA PALESTYŃSKA

**Konstanca — Istanbul — Haifa — Pireus**

## WYCIECZKI MORSKIE

**Flota GAL**

M S „Piłsudski"
M S „Batory"
S S „Polonia"
S S „Kościuszko"
S S „Pułaski"



# REGULARNA KOMUNIKACJA OKRĘTOWA

między Gdynią, Gdańskiem a portami:

NORWEGII WSCHODN.:
**Fred Olsen & Co.**
Oslo oraz inne porty wschodnio-norweskie.
Tygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

NORWEGII ZACHODN.:
**Bergenske-Stavangerske**
Stavanger, Bergen, Trondheim oraz inne Zachodnio - Norweskie porty.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

SZWECJI ZACHODNIEJ:
**Baltic Line**
Helsingborg, Malmö, Göteborg.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

SZWECJI WSCHODN. I POŁUDN. oraz LITWY:
**Svenska Amerika Linien**
Sztokholm, Kalmar, Kalskrona Kłajpeda.
Odjazdy co tydzień w obu kierunkach.

HISZPANII, PORTUGALII, MAROKKA I WYSP KANARYJSKICH:
**Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei**
Odjazdy co 14 dni

ZACHODNIEGO MORZA ŚRÓDZIEMNEGO:
**Svenska Lloyd**
Porty Hiszpanii Południowej, porty śródziemnomorskie Francji, porty Włoch Zachodnich i Sycylii.
Odjazdy raz na miesiąc w obu kierunkach. Specjalna linia do transportu owoców południowych.
**Rob. M. Sloman Jr.**
Odjazdy do tychże portów z Gdyni i Gdańska raz na miesiąc.

WYBRZEŻE ZACHODN. STANÓW ZJEDN. A. P.
**Fruit Express Line**
Los Angeles, San Francisco, Portland, Vancouver, B. C.
Odjazdy do Gdyni raz na miesiąc.

AMERYKI POŁUDNIOW.:
**Finland Syd Amerika Linjen**
**Den Norske Syd Amerika Linje**
Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires.
Odjazdy 3 razy na miesiąc w obu kierunkach.

ZATOKI MEKSYKAŃSK.
**Gulf Gdynia Line**
New Orleans, Galveston, Houston, Tampa, Savannah.
Odjazdy co 10 dni do Gdyni i raz na miesiąc z Gdyni — Gdańska do portów:
Havana, ewent. Savannah, Vera Cruz, Tampico, New Orleans. Galveston, Houston.

AFRYKI POŁUDNIOWEJ I AUSTRALII:
**Wilh. Wilhelmsen**
Cape Town, Fremantle, Adelajde Melburn, Sydney, Brisbane.
Odjazdy raz na miesiąc.
**Rederiaktiebolaget Transatlantic**
Cape Town, Algoa Bay, East-London, Durban, Lourenco Marques.
Odjazdy raz na miesiąc.

**Poza tym przyjmuje się towary na konosamenty bezpośrednie do Irlandii, Kanady, U.S.A., Zachodniego Wybrzeża Ameryki Północnej i Południowej, Indii Zachodnich, Afryki Zachod., Zatoki Perskiej, Indii Brytyjskich, Azji i Australii.**

**Zgłoszenia ładunków, wymiana konosamentów, informacje**

u agentów

# „BERGTRANS"

**TOWARZYSTWO ŻEGLUGOWE**

| | |
|---|---|
| Sp. z o. o. | S. A. |
| GDYNIA | GDANSK |
| Portowa 15, tel. 39-21 | Langermarkt 3, tel 225-41 |

**Przedstawicielstwa:**

WARSZAWA,
**„Bergtrans", ul. Czackiego 12, tel. 220-42**

KATOWICE,
**W. J. Rymarkiewicz, Król. Jadwigi 8, tel. 301-78.**

ŁÓDŹ,
**B. Pilarski, Wierzbowa 40, tel. 144-34.**

LWÓW,
**G. Luft, Lwów-Brzuchowice, Marszałkowska, willa „Marylka"**

ROK VII. SIERPIEŃ 1937. Nr 8.

# WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
GDYNIA, ŚWIĘTOJAŃSKA 10, P. A. T., TEL. 17-20 • KONTO P. K. O. 730.

HENRYK TETZLAFF

## UKRYTE MOŻLIWOŚCI

POLSKA boryka się od szeregu lat z trudnościami gospodarczymi, które wniosła, jako wiano swej niepodległości, z długotrwałego okresu niewoli i lat wojennych. Kraj zniszczony przez kilkuletnią wojnę, bez żadnych zasobów pieniężnych, musiał nietylko odbudować się po pożodze dziejowej, ale jeszcze urządzić własne państwo, tworząc je od samych podstaw bez żadnej niemal pomocy z zewnątrz.

Jednym ze środków walki z dzisiejszym niedostatkiem Polski jest handel zagraniczny. Od jego bilansu zależy, czy szczupłe zasoby finansowe kraju będą się powiększały, czy też będą się kurczyły, przysparzając mu dodatkowych trudności.

To też od szeregu lat trwają wysiłki nietylko w kierunku rozbudowania handlu zagranicznego Polski, ale również w kierunku zapewnienia mu salda dodatniego.

Wraz z powracającą koniunkturą gospodarczą niejako automatycznie bilans naszego handlu zagranicznego przesuwa się od salda dodatniego do salda ujemnego. Jest to zrozumiałe, gdyż przemysł nasz, chcąc wykorzystać koniunkturę, musi ożywić niemal zamarłą w latach kryzysu produkcję, ponieważ zaś szereg podstawowych surowców, których nam w kraju brak, musimy sprowadzać z zagranicy, przeto import ma tendecję wzrostu i pogarsza się tym samym bilans handlu zagranicznego.

Importu tego nieda się zastąpić jakimiś namiastkami surowcowymi, krajowymi, a przynajmniej usiłowania w tym kierunku nie mogą dać jakiegoś poważniejszego rezultatu. Nie mamy także własnych, zamorskich terenów surowcowych. Jest tylko jedna droga ku osłabieniu tego niepomyślnego z punktu widzenia interesów ogólnych zjawiska przez skompensowanie wzrastającego importu wzmożeniem naszego eksportu.

W dzisiejszych czasach egoizmu gospodarczego, sztucznych barier i przeszkód, stawianych ze wszystkich stron swobodnej wymianie towarowej, nie jest to zagadnienie łatwe. I tutaj Państwo nasze ma prawo oczekiwać pomocy od rodaków naszych, zamieszkałych poza granicami kraju.

W czym ta pomoc może się wyrażać? Oto w rozwoju stosunków gospodarczych Polonii zagranicznej z krajem macierzystym.

Wychodźtwo nasze poza granicami Polski obliczają na 8 milionów osób. Jest to więcej, niż wynosi ludność niejednego państwa suwerennego w Europie. W wielu miejscach na kuli ziemskiej Polacy żyją w znaczniejszych skupiskach i mają określoną pozycję gospodarczą w życiu kraju, który ich przygarnął. Te czołowe skupienia Polonii zagranicznej mają dziś obowiązek przyjść staremu krajowi z pomocą przez zorganizowanie się handlowe i pogłębienie stosunków gospodarczych z Polska. Próby w tym kierunku zostały już uczynione i dały szereg poważniejszych efektów. Ale obecnie trzeba zdwoić tempo pracy w tym kierunku. Niech Polonia zagraniczna wyłoni z siebie spółki handlowe, organizacje handlu z Polską, niech bardziej przedsiębiorcze jednostki z pośród kupiectwa polskiego zagranicą nawiążą bezpośrednie stosunki handlowe z krajem, do którego przynależności, choćby moralnej, się poczuwają.

Niemniej wdzięczne zadanie mają szerokie masy wychodźtwa. Żądać nieustępliwie w krajach zamieszkania towarów polskich zamiast wtykanej do ręki najczęściej niemieckiej czy czeskiej tandety, oto sposób, który może wpłynąć na rozwój stosunków handlowych danego kraju z Polską. Nie są to rzeczy nowe, ani niemożliwe. Patriotyzm gospodarczy, nakazujący kupowanie tylko własnych wyrobów pod każdą szerokością geograficzną, leży, np. we krwi każdego Anglika.

Musimy się zdobyć, jako naród, na taki właśnie patriotyzm gospodarczy. I właśnie teraz należy działać w tym kierunku. Nie można tej sprawy, o której zresztą się mówi i pisze od lat, odkładać na później.

Jak wielkie może mieć to znaczenie dla naszego kraju, wystarczy przyjrzeć się bliżej liczbom, ilustrującym handel Polski z niektórymi krajami, posiadającymi znaczną liczbę polskich przybyszów.

Na czoło wysuwają się tutaj Stany Zjednoczone Ameryki, w której żyje więcej niż połowa wszystkich Polaków, zamieszkałych poza granicami kraju. Handel Polski z U. S. A. w roku 1936 wyrażał się następującymi liczbami: import 119.3 milionów złotych, eksport 67,3 mil. zł. Saldo ujemne 52 miliony zł.

Brazylia: import 14.2 mil. zł, eksport 5,1 mil. zł, saldo ujemne 9,1 mil. zł.

Argentyna: import 27,7 mil. zł, eksport 14,8 mil. zł, saldo ujemne 12,9 mil. zł.

Francja: import 43,5 mil. zł, eksport 43,7 mil. zł, saldo dodatnie 0,2 mil. zł.

Kanada: import 2,2 mil. zł, eksport 1,4 mil. zł, saldo ujemne 0,8 mil. zł.

Razem saldo ujemne naszego handlu z tymi pięciu krajami, w których skupia się gros polskiego wychodźtwa, wynosi poważną, jak na nasze stosunki, sumę 74,6 milionów złotych. A przecież handel tych krajów z Polską stanowi zaledwie drobny ułamek ich obrotów towarowych z zagranicą i nawet znaczne powiększenie eksportu z Polski do nich nie wywoła jakiegoś przewrotu w ich stosunkach gospodarczych.

Z tych paru liczb widać, jak wiele na tym polu jest do zrobienia. Nie trzeba tylko odkładać tego, lecz przystąpić zaraz do odpowiedniej roboty, do propagandy handlu z Polską wśród polskiego wychodźtwa, a przez nie i w miejscowych społeczeństwach oraz do organizacji technicznej tego handlu.

Gdynia i Gdańsk mają z tymi krajami szereg regularnych połączeń okrętowych. Jeśli więc chodzi o kwestię transportu, to jest ona rozwiązana. Trzeba tylko zarzucić mocne pętle współpracy po obu końcach morskich szlaków komunikacyjnych.

BOLESŁAW KUŹMIŃSKI

# Światowa flota handlowa

PODCZAS kryzysowego okresu w żegludze, od 1931 do 1935 roku, zaznaczył się silny spadek stanu światowej floty handlowej. Z jednej strony prawie zaprzestano budowy nowych statków, z drugiej strony stare statki rozbierano na złom, gdyż ich eksploatacja przy niskich frachtach zupełnie się nie opłacała.

Ogólny spadek tonażu w okresie kryzysu obliczany jest na około 5,25 milionów ton.

Gdy jednak koniunktura handlu światowego zaczęła się poprawiać i od kilkunastu miesięcy znacznie zwiększył się przewóz ładunków morskich zaznaczył się również silny brak tonażu. Poszczególne państwa zaczęły skupywać wolny tonaż i budować statki nowe.

Już od dwóch z górą lat we wszystkich państwach, prócz Francji, flota handlowa wzrasta. W niektórych krajach przekroczyła nawet stan z 1931 roku. W innych znowu zbliża się do tego.

Niżej podamy parę tablic statystycznych, ilustrujących rozwój światowej floty handlowej po latach kryzysu. Dane te, ustalane na połowę każdego roku, wzięte są z ostatniego wydania angielskiego Lloyds Register za 1937/38 roku

A więc porównanie stanu flot od 1931 roku:

| Rok | Rej. T. Br. | +, — do porzed. roku |
|---|---|---|
| 1931 | 70.131.040 | — |
| 1932 | 69.734.310 | — 396.730 |
| 1933 | 67.920.185 | — 1.814 125 |
| 1934 | 65.576.612 | — 2.343.573 |
| 1935 | 64.885.972 | — 690.640 |
| 1936 | 65.063.643 | + 177.671 |
| 1937 | 66.286.024 | + 1.222.381 |

Równocześnie stan flot poszczególnych państw przedstawiał się następująco (dane w tysiącach rejestr ton brutto. Rok 1931 jako przedkryzysowy, 1935 jako pokryzysowy):

| | 1931 | 1935 | 1936 | 1937 |
|---|---|---|---|---|
| W. Brytania . . . . | 20 194 | 17.298 | 17 183 | 17.436 |
| Dominia Ang. . . . . | 2 933 | 2.986 | 2,990 | 2.962 |
| St. Zj. Amer. Poł. . . | 20.356 | 9.665 | 9.434 | 9 347 |
| Flota Wiel. Jezior Am. | 2 438 | 2,480 | 2,471 | 2.441 |
| Dania . . . . . . . | 1.133 | 1.099 | 1.134 | 1.118 |
| Francja . . . . . | 5 513 | 2.989 | 2.973 | 2 844 |
| Niemcy . . . . . . | 4 226 | 3 693 | 3,708 | 3.928 |
| Grecja . . . . . . | 1.398 | 1 711 | 1 801 | 1.855 |
| Holandia . . . . . | 3.111 | 2 554 | 2 507 | 2 631 |
| Italia . . . . . . | 3 273 | 2.838 | 3,057 | 3 174 |
| Japonia . . . . . | 4 276 | 4.086 | 4.216 | 4.475 |
| Norwegia . . . . . | 4 062 | 3.967 | 4.056 | 4.347 |
| Hiszpania . . . . . | 1.213 | 1 164 | 1 145 | 1 044 |
| Szwecja . . . . . | 1.679 | 1.541 | 1 506 | 1.494 |
| Sowiety . . . . . | 592 | — | 1.218 | 1.258 |
| Polska . . . . . | 65 | 66 | 81 | 97 |
| Pozost. kraje . . . . | 4 261 | 6 590 | 4 685 | 4 820 |

Jak widzimy są tylko cztery państwa, których flota handlowa w porównaniu z latami przedkryzysowymi wzrosła: Japonia, Norwegia, Grecja i Sowiety. Te dwa ostatnie państwa wykazują nawet wzrost swej floty podczas najgorszych lat kryzysowych. a to wskutek stałego zakupywania dużej ilości statków starych, gdzieindziej wybrakowanych. Natomiast Japonia i Norwegia powiększały swój stan przez budowę nowych statków. Ta ostatnia głównie dla dlatego, że uzupełniała i odnawiała swoją flotę tanków motorowych.

Wszystkie inne państwa wykazują mniejszy lub większy spadek swych flot.

Nie wymieniliśmy tu Polski, ani Finlandii i krajów bałtyckich. We wszystkich tych państwach stan floty handlowej także się zwiększył, ale są to państwa, które tworzą flotę od nowa, tak że z roku na rok zwiększa się ona stale. Zresztą w ogólnej statystyce światowej tonaż tych państw zajmuje stosunkowo skromne miejsce i nie sięga 1 procentu ogólnego tonażu.

W porównaniu z najniższym stanem z roku 1935 wykazują jeszcze silny wzrost floty handlowe: Niemiec, Wielkiej Brytanii, Holandii i Italii. Niemcy i Holandia zwiększyły swoją flotę przez budowę nowych statków, Italia przez usilny zakup wszelkiego możliwego tonażu podczas wojny abisyńskiej.

Okres kryzysowy pociągnął za sobą przegrupowania miejsc czołowych wśród państw, mających największe floty handlowe. Największy spadek wykazują Stany Zjedn. Am. Północnej i Francja. Stany Zjedn. z pierwszego przesunęły się na miejsce drugie. Francja z trzeciego na ósme, Niemcy wprawdzie utrzymały się na piątym miejscu ale zostały prześcignięte przez Norwegię i Japonię. Pierwsza prześcignęła Niemcy o 540.000 ton, druga o 410,000 ton. Grecja stoi dziś przed Szwecją, a Sowiety, zaliczane do 1934 roku do państw o flocie handlowej poniżej miliona ton, prześcignęły dziś Danię i Hiszpanię.

Charakterystyczne jest jednak, że spadek tonażu występuje tyl-

ko w statkach parowych i żaglowych, natomiast tonaż floty motorowej wykazuje ciągły i silny wzrost, jak to widać z poniższego zestawienia:

| | Typ statków | | |
|---|---|---|---|
| | 1931 r. | 1935 r. | 1937 r. |
| | w milionach ton | | |
| **tonaż ogólny** . . . . | **70.1** | **64 9** | **66.2** |
| statków parowych . . | 39 3 | 32 8 | 31.7 |
| z napęd. ropnym . . | 20 0 | 19 9 | 19.8 |
| motorowych . . . . | 9.4 | 11 0 | 13 7 |
| żaglowych . . . . . | 1 4 | 1.2 | 1.0 |

Stan tonażu statków parowych zmniejszył się o 7,8 milj. ton, żaglowców o 400 tysięcy ton, a stan motorowców w tymże czasie zwiększył się o 4,3 milj. ton. Największą flotę motorową w porównaniu do ogólnego stanu posiada Norwegia, mianowicie 542 statki o poj. 2.435.931 rej. ton br. na ogólną liczbę 1901 motorowców o tonażu 4.347.612 ton rej. br. Również w Niemczech stan motorowców w ostatnich latach stale wzrasta i wynosi obecnie 715 statków o poj. 877.370 ton rej. br.




Następna tabela wykazuje zmiany wieku statków różnych krajów, które nastąpiły od 1931 roku:

| Kraj | Wiek statków w procentach | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1931 | 1935 | 1937 | 1931 | 1935 | 1937 | 1931 | 1935 | 1937 | 1931 | 1935 | 1937 |
| | do 5 lat | | | od 5 do 10 lat | | | od 10 do 20 lat | | | pow 20 lat | | |
| Wielk. Brytania . . | 22,5 | 8,4 | 14,5 | 26.1 | 26,0 | 21.8 | 38,5 | 46,1 | 44,4 | 16.9 | 19,5 | 19.3 |
| Stan. Zjedn. Am. P. | 5,8 | 4,2 | 2.3 | 3,7 | 5,4 | 7,1 | 80.5 | 76.1 | 71,6 | 10,5 | 14,3 | 19.0 |
| Japonia . . . . . . | 12.9 | 11.4 | 18.3 | 8,9 | 13.3 | 12.8 | 49,5 | 50.7 | 41,3 | 28,7 | 24,6 | 27.6 |
| Niemcy . . . . . . | 20 9 | 4,7 | 12,7 | 29,3 | 27.7 | 17,6 | 26,6 | 48.4 | 51,4 | 23.2 | 19,2 | 18,3 |
| Norwegia . . . . . | 33.8 | 16.6 | 17.9 | 14 0 | 30.0 | 29.5 | 33.5 | 34.5 | 33.3 | 18.7 | 18,9 | 19.3 |
| Francja . . . . . . | 13,6 | 12,4 | 11,0 | 19.5 | 14,0 | 17.5 | 43.5 | 48,0 | 50,0 | 23.4 | 25.6 | 21,5 |
| Italia . . . . . . . | 12 2 | 8.0 | 1.5 | 16 8 | 19.0 | 13,4 | 32.4 | 40.8 | 50.0 | 38.4 | 32.2 | 36,1 |
| Holandia . . . . . . | 25.3 | 10.0 | 12,3 | 20.0 | 28,3 | 26.1 | 41,4 | 43.7 | 44.1 | 13,3 | 17,6 | 17,1 |
| Grecja . . . . . . | 2,2 | — | 1.0 | 1,2 | 2.5 | 1.6 | 20.8 | 35,4 | 33,0 | 75.8 | 62.1 | 64,4 |
| pozostałe . . . . . | 17,6 | 6,8 | 5,9 | 11,6 | 15.7 | 15.2 | 29,0 | 27,0 | 28,7 | 41.8 | 49,7 | 50,2 |
| cała flota . . . . . | 17,3 | 7,9 | 9,9 | 15,3 | 18,5 | 16,8 | 41,5 | 45,6 | 44,2 | 25,9 | 28 0 | 29,1 |

Z powodu zmniejszenia się budowy nowych statków liczba statków w światowej flocie handlowej w wieku poniżej 5-ciu lat wynosiła w 1935 roku tylko 7,9%, gdy w roku 1931 jeszcze 17,3%. W międzyczasie przystąpiono znów do budowy, tak że wzrost ostatniego roku dochodzi do 9,9%. Najwyższy wskaźnik procentowy nowych statków ma Japonia, następnie Norwegia, Anglia, Niemcy i Holandia. Największy wskaźnik starych statków t. j. w wieku poniżej 20 lat posiada Grecja, a mianowicie 64,4%, następnie Italia, która w czasie wojny abisyńskiej zakupiła większą ilość starego tonażu.

Na zakończenie warto jeszcze wykazać stosunek wielkości poszczególnych statków floty światowej i jakie zmiany nastąpiły w ostatnich latach.

Stosunek taki wykazuje poniższa tabela:

| **Parowce i motorowce** wielkość, żegluga | 1931 | 1935 | stosunek do 1931 | | 1937 | stosunek do 1935 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | rejestr. ton brutto | | + — | % | | + — | % |
| przybrzeżna do 500 ton . . . . | 2.712.545 | 2 794.517 | + 81.972 | + 3,0 | 2.878.911 | + 84.394 | + 3,0 |
| mała od 500 do 1.000 ton . | 2.207.748 | 2.099.829 | — 107.649 | — 4.4 | 2.078,459 | — 21.370 | — 1,0 |
| średnia | | | | | | | |
| od 1.000 ton do 2.000 t. | 5 791.481 | 5 434.444 | — 357.037 | — 6,1 | 5.420.094 | — 14 350 | — 0 2 |
| od 2.000 ton do 4.000 t. | 12 104.603 | 10.536 224 | — 1.568.379 | — 13.0 | 10 494.333 | — 41.891 | — 0,4 |
| | 17 896 084 | 15 970 668 | — 1,925 416 | — 10.7 | 15.914.427 | — 56,241 | — 0,3 |
| wielka | | | | | | | |
| 4.000 — 6.000 ton . | 19.490.239 | 17 363 245 | — 2.126.994 | — 10,8 | 17.641 032 | + 277 787 | + 1,6 |
| 6.000 — 8.000 ton . | 13.395.058 | 12 429 575 | — 965 483 | — 7,2 | 12 604.576 | + 175 001 | + 1,4 |
| 8.000 — 10.000 ton . | 5.838.677 | 5.700 391 | — 138 286 | — 2,3 | 6 360.651 | + 660.260 | + 11.6 |
| 10.000 — 15.000 ton . | 3.759.949 | 3 776 505 | + 16 556 | + 0,4 | 4.047.529 | + 271.018 | + 7,2 |
| 15.000 — 20.000 ton . | 1.578.686 | 1.619 828 | + 41 142 | + 0,2 | 1.617.476 | — 2.352 | + 0,1 |
| 20.000 i wyżej . . . | 1.844 085 | 1.972.759 | + 128 674 | + 6,9 | 2.128.385 | + 155.626 | + 8,0 |
| | 45.906.694 | 42 862.303 | — 3.044.391 | — 6,6 | 44.399.643 | + 1.537.340 | + 3,6 |

Jak z tych wszystkich zestawień wynika, światowa flota handlowa przeżywa szereg przeobrażeń, będących wynikiem postępu techniki i długoletnich doświadczeń.

Rok bieżący, będący rokiem intensywnej budowy statków na wszystkich stoczniach świata, niewątpliwie wszystkie te zmiany jeszcze znacznie pogłębi.

Mgr KAZIMIERZ HICHEL

# W sprawie praktyk zagranicznych w przedsiębiorstwach żeglugowych

Zagadnienie człowieka w pracy morskiej w Polsce niejednokrotnie już było rozpatrywane w prasie. — Wszyscy zdajemy sobie sprawę, że z chwilą, kiedy Gdynia stała się portem, przez który drogi naszego handlu wychodzą na świat, powinniśmy stworzyć taki aparat handlowy morski, abyśmy mogli z inwestycyj naszych nad morzem wyciągnąć maximum korzyści gospodarczych. — Do tego, prócz statków i kapitałów, potrzebni są ludzie, tak ekonomicznie, jak i technicznie wyszkoleni, którzy zadanie to potrafiliby rozwiązać z pożytkiem dla Polski.

Dotychczasowe rezultaty w Gdyni nie są zadawalające. Oczywiście nie możemy zaprzeczyć, że dużo już się na tym polu zrobiło. Przecież nasze instytucje morskie istnieją i rozwijają się. Zastrzeżenia nasze dotyczą tylko bezwzględnie zbyt dużego udziału w polskich firmach pracowników nie polskich, którzy, pomijając dyrektorów, zajmują stanowiska najlepiej płatne w licznych przedsiębiorstwach armatorskich, maklerskich i spedycyjnych w Gdyni i w Gdańsku.

Poza tym handel nasz ciągle jeszcze jest bierny. Sprzedajemy w większości wypadków towary nasze po cenach f. o. b., a kupujemy po cenach c. i. f. Dyspozycje więc przewozu towarów do Polski i z Polski nie leżą całkowicie w naszych rękach. Tempo rozwoju naszej żeglugi dzięki temu nie może się rozwinąć tak, jak tego sobie wszyscy życzymy. Handel nasz odczuwa brak czynnych pośredników Polaków. Pośrednictwo obce kosztuje nas za drogo.

Aby niedomagania te usunąć, rok rocznie nasze przedsiębiorstwa morskie angażują rzesze nowych pracowników Polaków w charakterze praktykantów. Jedni z nich zostają zatrudniani jako stali pracownicy, inni, korzystając z pomocy społecznej, lub na własny koszt, wyjeżdżają zagranicę, aby dalej kształcić się w zawodzie obranym, mając także na uwadze nawiązanie stosunków, zapoznanie się z metodami pracy u obcych i naukę języka.

Autor tego artykułu był jednym z tych, który, wierząc w rozwój handlu morskiego w Polsce i wiedząc o braku wykwalifikowanych pracowników-Polaków w tym zawodzie, wyjechał na praktykę maklersko-okrętową do Gdańska, a następnie na praktyki zagraniczne w tej samej branży do Anglii, Francji i Szwecji. Ponieważ teraz nadchodzi okres, kiedy znów nowi pracownicy skierują się nad morze do pracy i może niektórzy z nich będą chcieli wyjechać zagranicę, celem dalszej specjalizacji, uważam za swój obowiązek podać ogółowi młodzieży uwagi, które mi się nasunęły w czasie mojej praktyki w Gdańsku i zagranicą.

Proszę się nie łudzić, że dla tego, iż brak nam wykwalifikowanych pracowników Polaków nad morzem, nowi praktykanci będą przyjęci z otwartymi rękami. Przeciwnie, trzeba przygotować się raczej na chłodne przyjęcie. Dwa za tym przemawiają względy: 1) na ogół niski poziom wykształcenia pracowników w obecnych przedsiębiorstwach morskich, 2) małe usługi, jakie oddają firmie nowo przybyli praktykanci z głębi kraju.

Wykształcenie nasze handlowe, nawet wyższe, tak mało nas przygotowuje do pracy w handlu morskim, że dziwić się temu nie możemy.

Aby więc umieć skorzystać z tego, co może nam dać wykształcenie nasze handlowe, zwróciłbym uwagę na to, aby praktykanci po ukończeniu szkoły starali się pogłębić swoje wiadomości z dziedziny nauki języków obcych. Szczególnie chodzi mi o naukę języków: angielskiego i niemieckiego, które u nas w handlu morskim są potrzebne na każdym kroku. Następnie uważałbym za stosowne odbycie praktyki w przedsiębiorstwie handlowym, czy przemysłowym wewnątrz kraju, aby móc zapoznać się z buchalterią, korespondencją i organizacją biura.

Do pracy nad morzem, gdzie w poszczególnych przedsiębiorstwach istnieje duża samodzielność i odpowiedzialność za pracę pracowników, którzy ją wykonywują, gdzie tempo pracy jest na ogół dużo większe, niż w przedsiębiorstwach wewnątrz kraju, nowi pracownicy nie powinni przychodzić jako zupełnie surowy materiał ludzki. Okoliczność, że mają poza sobą już praktykę biurową, pozwoli im prędzej i dokładniej poznać zadania i system pracy przedsiębiorstwa portowego morskiego.

Pracownik w porcie, chcąc szybko i dokładnie wejść w pracę przedsiębiorstwa morskiego, musi się zapoznać z poszczególnymi elementami tej pracy, a więc:

1. z portem:
   a) nazwami wybrzeży,
   b) położeniem urzędów pilotów, celnych, kolejowych itp.,
   c) z klientami przedsiębiorstwa,
   d) z przepisami portowymi, dotyczącymi formalności celnych, pilotowych, policyjnych i t. p.,
2. ze statkami,
3. z umowami morskimi i konosamentami,
4. z ładowaniem i wyładowaniem towarów na statki i ze statków.

Jaką metodę pracy zastosuje praktykant, to w większości wypadków zależy od niego. W pracy nad morzem, jak już zaznaczyłem, istnieje duża samodzielność pracowników i do tej samodzielności należy się odrazu przyzwyczajać.



Ładowanie żelaza na statek w porcie gdyńskim

Najlepszym i najszybszym sposobem poznania portu jest przestudiowanie planu portu i zorientowanie się na miejscu, gdzie ładuje się i wyładowuje się poszczególne towary.

Przepisy portowe, umowy o przewóz towarów przez morze (charter party), konosamenty trzeba poznać jak najszybciej i możliwie starać się znajomość ich wykorzystać praktycznie w pracy.

Następną ważną rzeczą jest poznanie statków. Nie wystarczy statek obejrzeć. Trzeba zbadać jakiej wielkości ma luki, jak są wewnątrz urządzone, jego urządzenia załadowcze, jak wygląda układanie się ładunków wewnątrz statku i szybkość manipulacji towarami. Wiadomo, że inaczej statki są budowane do przewozu węgla, inaczej do drzewa, materiałów płynnych i drobnicy. Statek zużywa więcej węgla do opalania maszyn, będąc w podróży i mniej, stojąc w porcie. Różnice te trzeba znać. Poza tym ważną rzeczą jest znajomość przybliżonej szybkości statków, ilości załogi i ceny statków. Wiadomości te można osiągnąć z książek, czasopism, tym niemniej jednak dobrze się zapoznać z nimi w rozmowie z kapitanami i oficerami statków.

Znajomość towarów z punktu widzenia układania ich w ładowniach (sztaplowania), szybkości załadowania i wyładowania potrzebna jest do frachtowania, ekspedycji, kalkulacji frachtów i t. p. Dobrze jest prowadzić pewne własne obliczenia w tej sprawie, notując czas rozpoczęcia i zakończenia ładowania albo wyładowania partii towarów, aby móc poznać tempo manipulacji danym towarem. Na to oprócz właściwości towaru, mają wpływ urządzenia załadowcze portowe, miejsce postoju statku, ilość zatrudnionych robotników, szybkość dostawy towaru, albo jego odbiór ze statku, a nawet pogoda w czasie pracy i t. p.

Ile potrzeba czasu, aby praktykant mógł się zapoznać z tymi sprawami, zależy to od niego. Jedni ludzie uczą się tego kilka miesięcy, drudzy kilka lat.

Dopiero po dokładnym zapoznaniu się z portem polskim i z organizacją pracy w tym porcie można myśleć o wyjeździe zagranicę w celu dalszych studiów.

Zagranicą bynajmniej nie czekają na żadnego obcego praktykanta. W pierwszym zetknięciu się z pracownikami firmy, ma się wrażenie, że myślą oni, iż przybyły praktykant nic nie umie i nie będą z niego mieli żadnego pożytku. Przygotowani są na to, że będzie się uczył, obserwując ich pracę. Sama jednak obserwacja nie prowadzi do celu.

Dla tego też człowiek, który dobrze poznał pracę w firmie żeglugowej krajowej, szybciej pozna pracę firmy zagranicznej tej samej branży. Różnicy w organizacji i sposobie pracy wielkiej nie ma. Jest różnica w przepisach portowych, urządzeniach portowych, wielkości i rodzaju obrotów towarowych. Ten, kto zna pracę firmy portowej w kraju, b. szybko zapozna się z pracą podobnej firmy zagranicznej i ew.*będzie mógł pracować w tej firmie, oddając pewne usługi i w ten sposób osiągnie większe korzyści dla siebie.

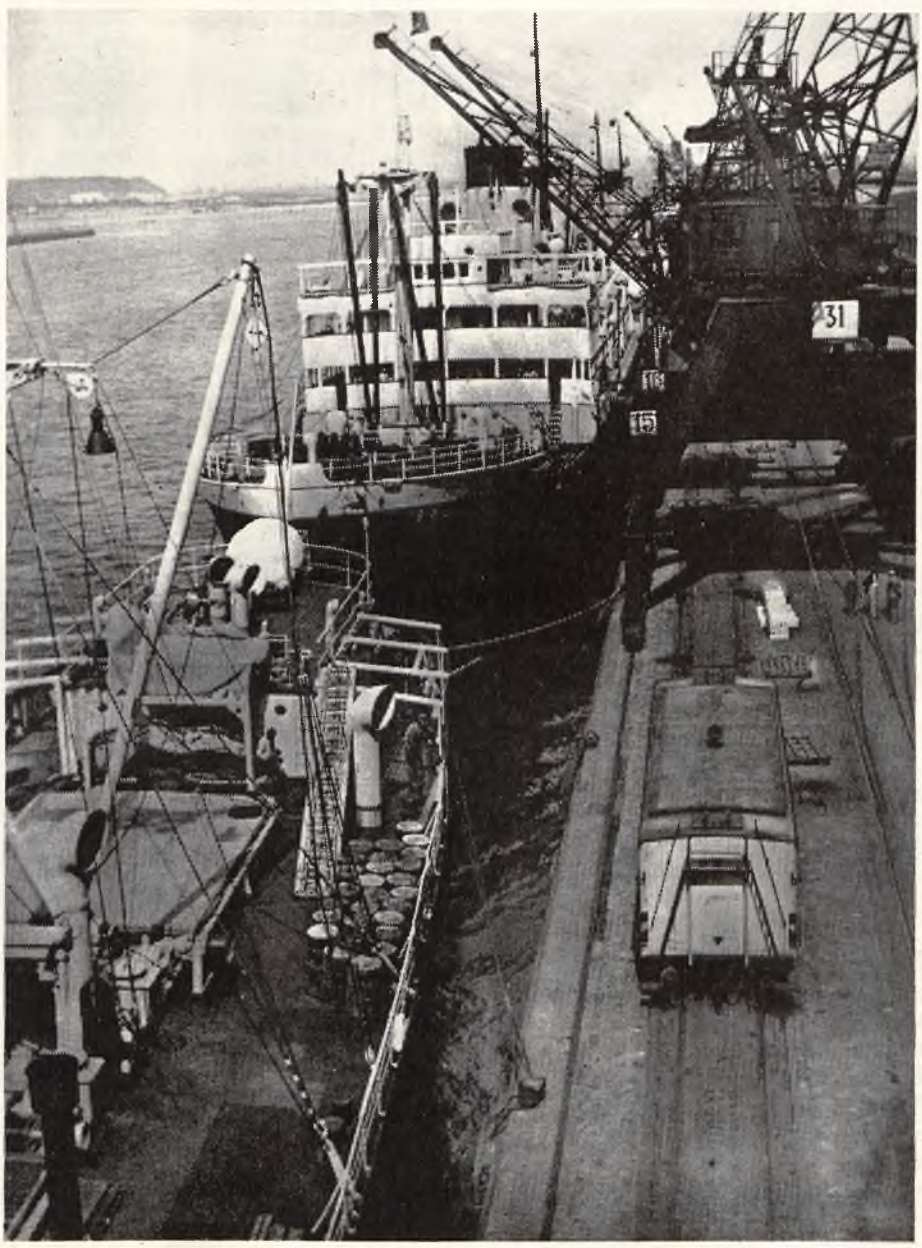
Znajomość języka kraju, do którego się wyjeżdża na praktykę, jest koniecznie potrzebna. Wystarczy jednak móc się porozumieć i umieć pisać, a a dalsze doskonalenie w czasie pracy i w ciągłym obcowaniu z tuziemcami przychodzi szybko.

W czasie praktyki zagranicznej dobrze jest prowadzić notatki z własnych spostrzeżeń. Jeżeli ktoś wyjeżdża jako stypendysta, powinien pisać sprawozdania. Ma to podwójną wartość. Po pierwsze pracownik utrwala sobie wiadomości nabyte, po drugie ciągle poszukuje czegoś nowego, o czym mógłby pisać i w ten sposób wiedzę fachową z danej branży ciągle pogłębia.

Koszty utrzymania na ogół są jednakowe. Można się utrzymać już od zł 225,— miesięcznie wcale nieźle.

Następną uwagę, jaką należałoby zrobić pod adresem wyjeżdżających na praktyki zagraniczne, jest konieczność zapewnienia sobie pracy w kraju po powrocie. Ma to na celu: ciągłość pracy i uniknięcie rozczarowania z braku pracy.

Nie po to wyjeżdżamy zagranicę, specjalizujemy się w danej dziedzinie handlu, aby powrócić do kraju i pracować w zupełnie innej branży. Obecnie praktyka zagraniczna nie imponuje nikomu i nie jest ona argumentem dostatecznie przekonywującym, że pracownika, mającego za sobą studia zagraniczne w danej branży, należy natychmiast zaangażować.



Port w Gdyni. Nabrzeże Polskie

ANTONI MARCZYŃSKI
BUENOS AIRES

# Rozwój stosunków handlowych Polski z Argentyną i Urugwajem

STOSUNKI handlowe Argentyny i sąsiedniego Urugwaju z państwami europejskimi opierały się do ostatniego kryzysu światowego zawsze na zasadzie wolności wymiany towarowej i jednakowego traktowania produktów wszelkiego pochodzenia. W tym przeszło stuletnim okresie większość państw europejskich nie przywiązywała specjalnej wagi do kwestii zawierania umów handlowych z Ameryką Południową w ogólności.

W Argentynie sytuacja uległa radykalnej zmianie w drugiej połowie 1931 roku, kiedy to wskutek kryzysu światowego została wprowadzona kontrola dewizowa szczególnie rygorystyczna w odniesieniu do wymiany handlowej. Podobne utrudnienia, co do przekazywania należności, wprowadza sąsiedni Urugwaj. Od tego czasu do chwili obecnej oba te państwa Ameryki Południowej prowadzą w odniesieniu do wymiany handlowej politykę według zasady: „kupujemy od tego, kto u nas kupuje".

W pierwszych latach kryzysu światowego Polska nabywała większe ilości produktów argentyńskich, a eksportowała stosunkowo niewiele. Było to ogólnie biorąc, w okresie wprowadzenia ograniczeń dewizowych w Argentynie. Mianowicie od października 1931 r. do listopada 1933 r. kontrola rządu argentyńskiego rozciągała się na wszystkie bez wyjątku dewizy i jeśli w tym czasie importer nie uzyskał zezwolenia, to nie mógł przekazywać należności zagranicę.

**Obroty handlowe Polski z Argentyną[1]**

| Lata | Przywóz do Polski z Argentyny | Wywóz z Polski do Argentyny |
|---|---|---|
| 1929 | 42.125 tys. zł | 9.686 tys. zł |
| 1930 | 24,929 „ „ | 8,316 „ „ |
| 1931 | 26.575 „ „ | 5.470 „ „ |
| 1932 | 21.236 „ „ | 5.549 „ „ |
| 1933 | 22.840 „ „ | 7.805 „ „ |
| 1934 | 17.080 „ „ | 9 126 „ „ |
| 1935 | 16.013 „ „ | 12.390 „ „ |
| 1936 | 27,705 „ „ | 14.847 „ „ |

Pierwsze miesiące bieżącego roku wykazują dalsze zwiększenie się obrotów z Argentyną tak po stronie eksportu jak i importu.

Ponieważ Argentyna przydzielała do 1933 roku włącznie dewizy na pokrycie przywozu tylko z tych krajów, które nabywały w większym stopniu produkty argentyńskie, wobec tego można się było spodziewać, że w tych warunkach sytuacja Polski, co do możliwości eksportu na ten pojemny rynek Ameryki Południowej, powinna być specjalnie korzystna. Kupowaliśmy bowiem w Argentynie znacznie więcej, niż żeśmy sprzedawali. — Faktycznie jednakże na przeszkodzie temu stanął fakt, że statystyki argentyńskie nie rejestrowały bardzo wielu pozycyj odnośnie eksportu w rubryce „Polska". Rażące rozbieżności wykazuje za ten czasokres statystyka polska z następującym zestawieniem oficjalnych danych argentyńskich (w pesach):

| Lata | Wywóz do Polski z Argentyny | Przywóz z Polski do Argentyny |
|---|---|---|
| 1929 | 3.340.000 | 2.646.000 |
| 1930 | 1.718 ( 00 | 1.886.000 |
| 1931 | 1.022.000 | 1.669.000 |
| 1932 | 1.409.000 | 2.106.000 |
| 1933 | 3 884.000 | 3.293.000 |
| 1934 | 8.089.000 | 5.697.000 |
| 1935 | 8.918.000 | 12.388.000 |
| 1936 | 14.457.000 | 15.809.000 |

Podczas gdy statystyka polska wykazuje stale bilans dodatni dla Argentyny, to sądząc na podstawie danych argentyńskich saldo to kształtowało się ujemnie dla Argentyny w 1930 r., 1931, 1932, 1933 i 1936 roku.

W okresie od 1931 r. do 1933 r. wywóz i przywóz w obrotach polsko-argentyńskich wykazuje znaczne wahania i to w kierunku in minus.

W międzyczasie sytuacja gospodarcza Argentyny ulega nieznacznej poprawie i już w końcu 1933 r. obok oficjalnego rynku dewiz, pozostającego pod bezpośrednią kontrolą rządu, zostaje dozwolony wolny obrót dewizami. Od tego czasu wierzytelności eksportera nie mogą być zamrożone, a powstaje natomiast zagadnienie różnic kursowych. System ten ma dotychczas w Argentynie zastosowanie.

Dewizy po kursie oficjalnym może obecnie uzyskać tylko importer zarejestrowany, który posiada tak zw. „uprzednie zezwolenie wymiany". Importer, który nie uzyska tego zezwolenia na oznaczony towar i określonego pochodzenia, jest zobowiązany złożyć przed ocleniem towaru opłatę dodatkową, zależną od różnicy między kursami oficjalnym i wolnym. Obliczenie to jest przeprowadzane w ten sposób, że kurs wolny wypada zawsze o 20 proc. drożej niż kurs oficjalny.

Kurs oficjalny ma zasadniczo zastosowanie przy przywozie towarów z państw, z którymi bilans handlowy kształtuje się dodatnio dla Argentyny, biorąc za podstawę jej statystykę. — Jakkolwiek więc warunki przekazywania należności zostały złagodzone, to jednakże, celem wykazywania w statystykach argentyńskich faktycznego stanu zakupów czynionych przez Polskę i uzyskiwania dewiz po kursie oficjalnym, został wprowadzony przymus przedkładania bezpośred-



Gdynia. Fragment miasta i portu

[1]) Dane Gł. Urz. Stat.

nich świadectw pochodzenia przy jednoczesnej kontroli odprowadzania dewiz na rachunek Polski. Ta metoda zmieniła całkowicie począwszy od 1933 roku, pozycję wywozu do Polski w statystyce argentyńskiej. Argentyńskie dane wykazują gwałtowny wzrost zakupów przez Polskę, podczas gdy zestawienia polskie przedstawiają załamanie się przywozu z tego kraju Ameryki Południowej.

Wykazanie stanu faktycznego wywozu do Polski ułatwiło nam uzyskiwanie dewiz po kursie oficjalnym na pokrycie przywozu towarów polskich, co miało duże znaczenie, gdyż wielu konkurentów nie korzystało z tej różnicy 20 procentowej. Wywołuje to, oprócz aktywności kupiectwa polskiego, stały wzrost eksportu towarów polskich do Argentyny, który wykazują zgodnie statystyki obu krajów.

W ten sposób została zasadniczo uregulowana wymiana handlowa między Polską a Argentyną. Daje się jednakże nieraz odczuwać brak umowy handlowej polsko - argentyńskiej. Argentyna utrudnia nam bowiem niejednokrotnie przydział dewiz po kursie oficjalnym, na rzecz państw, z którymi uregulowała stosunki umownie, przy przetargach publicznych oraz w odniesieniu do towarów luksusowych i których produkcja krajowa jest chroniona lub pokrywa zapotrzebowania rynku wewnętrznego.

W ostatnich latach szereg państw europejskich zawarło umowy handlowe z Argentyną. Obecnie około 80 proc. wymiany handlowej Argentyny odbywa się z tymi państwami europejskimi, które uregulowały umownie swe stosunki z tym najpojemniejszym rynkiem Ameryki Południowej.

Wszystkie państwa, które zawarły umowy z Argentyną, zaakceptowały uciążliwą klauzulę dewizową. We wszystkich tych umowach klauzula odnośna przewiduje, że należności z Argentyny, do chwili istnienia ograniczeń dewizowych, będą przekazywane bez żadnej zwłoki lub ograniczenia po kursie najbardziej korzystnym do wysokości pokrycia wartości FOB eksportu regularnego produktów argentyńskich do odnośnego państwa, po potrąceniu umiarkowanej kwoty rocznej na pokrycie publicznego długu Argentyny.

W układach, zawartych z Argentyną, poszczególne państwa nie tylko że akceptowały odliczenie umiarkowanej kwoty na pokrycie długów Argentyny, lecz także na nie spada ciężar z tytułu przewozu tak produktów argentyńskich jak i towarów eksportowanych. Charakterystyczne jest, że klauzulę tę czuła się zmuszona zaakceptować po długotrwałych pertraktacjach Czechosłowacja, pomimo braku wpływu dewiz z tytułu przewozu na własnych statkach. W tych warunkach, licząc około 10 proc. na pokrycie długów Argentyny i tyleż na koszty przewozu produktów argentyńskich do portów europejskich oraz około 25% na przewóz towarów z Europy do portów argentyńskich (n. p. przy przewozach węgla fracht kalkuluje się nieraz drożej niż wartość węgla Fob porty europejskie), saldo bilansu handlowego według statystyki kraju europejskiego winno się kształtować ujemnie w stosunku około 55 do 100. Rzecz oczywista stosunek ten zależy od kosztów przewozu towarów w obrotach z Argentyną i występuje wtedy, gdy się bierze pod uwagę dewizy po kursie oficjalnym. Jeśli bowiem towar pewnego kraju może konkurować przy różnicy 20 proc., to w danym wypadku, przy obecnie obowiązującym systemie dewizowym, może istnieć saldo ujemne dla Argentyny, co jest n. p. z takimi państwami jak z Japonią i Rosją.

Podobnie, lecz z pewnym opóźnieniem, rozwijały się stosunki handlowe Polski z Urugwajem. Jakkolwiek Urugwaj wprowadził system kontroli dewiz bardzo zbliżony do argentyńskiego, to jednakże istnieją pewne różnice. W Urugwaju dopłata do kursu kontrolowanego, jeśli odnośny kraj nie posiada kwoty dewizowej lub też została ona wyczerpana, wynosi 10 proc., natomiast w Urugwaju czyni się trudności w uzyskiwaniu dewiz nawet po kursie wyższym, jeśli kraj pochodzenia towaru nie posiada odpowiedniej kwoty dewizowej. Kwotę tę ustala w stosunku do każdego kraju z osobna co kwartał Bank Republiki Urugwajskiej na podstawie wpływu dewiz z tytułu eksportu produktów urugwajskich na odnośny rynek.

Polska zmuszona była wprowadzić podobnie jak w Argentynie, przepis co do obowiązku przedkładania świadectw pochodzenia wystawianych i wizowanych w Urugwaju w stosunku do towarów pochodzenia urugwajskiego, celem wykazania faktycznej wielkości naszych zakupów. Chwilowo zdołaliśmy zwiększyć pięciokrotnie w ciągu jednego roku eksport do Urugwaju, lecz zakupy produktów urugwajskich zmalały.



Gdynia. Fragment miasta

**Obroty handlowe Polski z Urugwajem**

| Lata | Przywóz do Polski z Urugwaju | Wywóz z Polski do Urugwaju |
|---|---|---|
| 1929 | 570 tys. zł | 537 tys. zł |
| 1930 | 1.206 „ „ | 176 „ „ |
| 1931 | 1.513 „ „ | 261 „ „ |
| 1932 | 326 „ „ | 36 „ „ |
| 1933 | 1.312 „ „ | 100 „ „ |
| 1934 | 2.044 „ „ | 238 „ „ |
| 1935 | 3.417 „ „ | 222 „ „ |
| 1936 | 1.998 „ „ | 1.107 „ „ |

Statystyki urugwajskie wydają się nadal niedostatecznie ścisłe, wykazują one w ciągu ostatnich 2 lat następujące obroty z Polską (w pesach urugwajskich):

| Lata | Wywóz do Polski z Urugwaju | Przywóz z Polski do Urugwaju |
|---|---|---|
| 1935 | 768.876 | 34.906 |
| 1936 | 263.477 | 188.242 |

W tych warunkach zdołaliśmy w pierwszych miesiącach bieżącego roku uzyskać saldo dodatnie w obrotach z Urugwajem. Jednakże — niestety — Urugwaj, prowadząc podobną polity-

kę, co Argentyna, już obecnie stwarza nam poważne trudności w przydzieleniu dewiz na import towarów polskich. Istnieją poważne trudności w przydzieleniu dewiz na import towarów polskich. Istnieją więc możliwości zwiększenia eksportu z Polski do Urugwaju pod warunkiem, że wzrosną znacznie zakupy produktów tego pochodzenia.

W ramach obecnie obowiązujących przepisów dewizowych i biorąc pod uwagę konkurencyjność polskiego towaru na rynkach światowych, jest prawie niemożliwe uzyskać dla Polski dodatni bilans handlowy w stosunkach z Argentyną i Urugwajem. Nie należy jednakże zapominać, że są to pojemne rynki zbytu właśnie na tego rodzaju produkty, jakie eksportuje Polska.

Stosując tę politykę dewizową, Argentyna i Urugwaj uzyskują w ostatnich latach dodatnie saldo bilansu handlowego z zagranicą. W pierwszym kwartale bieżącego roku nadwyżka eksportu nad importem wynosiła w Argentynie około 850.000.000 złotych, a w Urugwaju około 60.000.000 złotych.

Sytuacja gospodarcza obu tych rynków Ameryki Południowej jest obecnie bardzo korzystna i w ostatnich miesiącach obok wzrostu eksportu, zwiększa się szybko import.

Interesujące będzie zapoznać się z obrotami towarowymi Gdyni i Gdańska z Argentyną i Urugwajem. Oba te porty polskiego obszaru celnego, a w pierwszym rzędzie Gdynia, przyczyniły się się także w znacznym stopniu do usprawniania wymiany handlowej między Polską a Argentyną i Urugwajem.

**Przywóz i wywóz łącznie w obrotach z Argentyną w centnarach**

| Lata | Gdynia | Gdańsk |
|---|---|---|
| 1929 | 721 | 327.152 |
| 1930 | 707 | 210.439 |
| 1931 | 31 631 | 165.300 |
| 1932 | 389.093 | 191.330 |
| 1933 | 211.904 | 193.199 |
| 1934 | 507.702 | 264.986 |
| 1935 | 1.338.945 | 437.707 |
| 1936 | 2.868.419 | 756.638 |

**Przywóz i wywóz łącznie w obrotach z Urugwajem w centnarach**

| Lata | Gdynia | Gdańsk |
|---|---|---|
| 1929 | — — | 2.207 |
| 1930 | — — | 1.351 |
| 1931 | 32 | 235 |
| 1932 | 560 | 395 |
| 1933 | 3.124 | 204 |
| 1934 | 29.469 | 494 |
| 1935 | 28,160 | 2.952 |
| 1936 | 99.747 | 5.019 |

W obrotach Gdyni z krajami pozaeuropejskimi Argentyna zajęła w 1936 roku pod względem ilości załadowanego i wyładowanego towaru pierwsze miejsce, wyprzedzając taki rynek, jak Stany Zjednoczone A. P., co jednakże w znacznej części przypisać należy dużym ładunkom węgla polskiego. — Oprócz tego zwiększyły się znacznie obroty Gdyni z Urugwajem który, nie będąc tak wielkim rynkiem, jak Argentyna, stanowi interesujące uzupełnienie dla statków, kursujących na linii Gdynia — Buenos Aires



Pod wszystkimi żaglami

# Konferencja w sprawie regionu morskiego

W DNIU 24 VII b. r. odbyła się w sali gdyńskiej rady miejskiej konferencja którą zaszczycił swą obecnością P. Prez. Rzeczypospolitej, prof. Ignacy Mościcki. Tematem konferencji były ogólne zagadnienia regionu wybrzeża ze specjalnym uwzględnieniem rozplanowania urbanistycznego i architektonicznego przyszłej dzielnicy reprezentacyjnej Gdyni oraz kwestia usytuowania bazyliki morskiej, pomnika Zjedn. Ziem Polskich i „Domu Żeglarza". W konferencji wzięli m. inn. udział: p. Wicepremier inż. E. Kwiatkowski, p. p. Ministrowie Spraw Wojskowych gen. T. Kasprzycki i Spraw Zagranicznych płk. J. Beck, Wiceminister komunikacji inż. Bobkowski, wojewoda pomroski Wł. Raczkiewicz, dowódca Floty kontradmirał Unrug, Ks. Biskup Morski Okoniewski, dyrektor Departametu Morskiego Min. Przemysłu i Handlu Możdżeński, Komisarz Rządu w Gdyni Sokół, zastępca dyrektora Urzędu Morskiego nacz. Walewski, starosta morski Potocki, przedstawiciele Marynarki Wojennej, inżynierowie pracowni projektów Komisariatu Rządu, biura planu regionalnego oraz Urzędu Morskiego. — W sali rady miejskiej, gdzie odbywała się konferencja, zgromadzono liczne plansze i makiety, które zilustrowały poruszone zagadnieni
zagaił p. wojewoda pomorski Raczkiewicz witając Pana Prezydenta i wyrażając radość, że zechciał osobiście się zainteresować zagadnieniami regionu wybrzeża i miasta Gdyni. Pan wojewoda przedstawił również cele konferencji.

Inżynierowie biura planu regionalnego i Komisariatu Rządu w Gdyni przedstawili w kilku referatach wyniki studiów nad zagadnieniami regionu morskiej i wypływające z tego koncepcje oraz dokładne plany zabudowy dzielnicy reprezentacyjnej Gdyni.

Po wysłuchaniu referatów i obejrzeniu kilku projektów modeli zabudowy reprezentacyjnego miejsca w Gdyni, podjęto szczegółową dyskusję w sprawie podstawowych planów, w której zabierali głos kolejno, Ks. Biskup Morski dr Okoniewski, Minister Kasprzycki, Minister Beck, p. Wicepremier Kwiatkowski oraz inżynierowie — architekci.

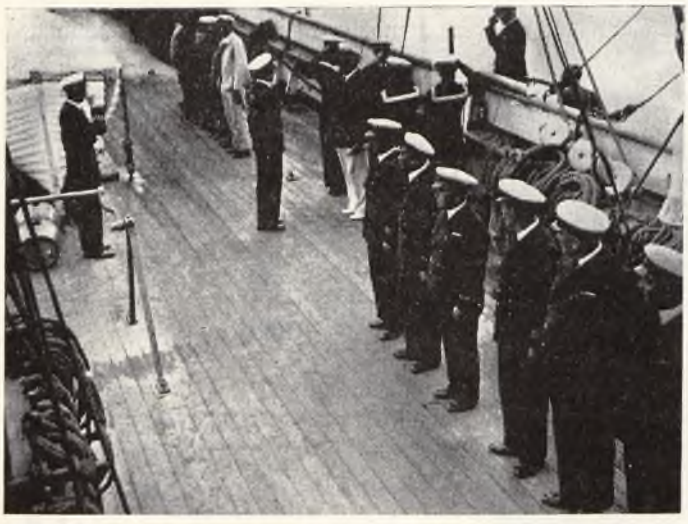
Na zakończenie dyskusji zabrał głos p. Prezydent Rzeczypospolitej, który w dłuższym wywodzie wskazał na konieczność dalszego rozpracowania wszechstronnego planu zabudowy dzielnicy reprezentacyjnej Gdyni ze szczególnym uwzględnieniem sytuacji bazyliki morskiej, tak aby decyzja, mająca tworzyć wartości trwałe, była dojrzała i uwzględniała naczelne tendencje zdrowej ambicji narodu polskiego w jego własnym mieście portowym.

Po konferencji obejrzano molo Południowe portu, po czym uczestnicy jej udali się do Jastarni. W drodze na statku dalszych wyjaśnień udzielali inżynierowie z Urzędu Morskiego.

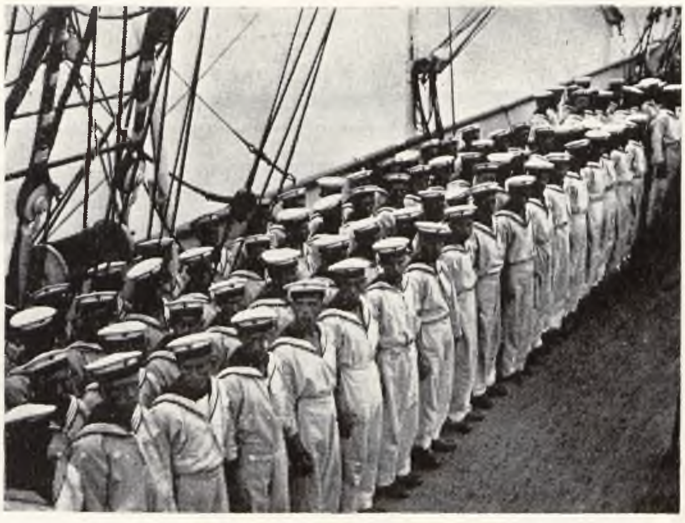
# Z Państwowej Szkoły Morskiej

W WYNIKU tegorocznych egzaminów wstępnych do Państw. Szkoły Morskiej w Gdyni, do których zgłosiło się 260 kand., oraz w wyniku badań kom. lek. przyjęto do Szkoły ogółem 80 nowych uczn., w tym 40 na wydział nawigacyjny i 40 na wydział mechaniczny. Nowi uczniowie zostali zaokrętowani na statek szkolny „Dar Pomorza", na którym w ciągu 6 tygodni będą przechodzili wstępne przeszkolenie żeglarskie na wodach południowego Bałtyku, w pobliżu polskich wód terytorialnych. Dopiero po tym 6-tygodniowym okresie próbnym zostaną ostatecznie zaliczeni w poczet uczniów kursu wstępnego Państwowej Szkoły Morskiej. Nowi kandydaci na oficerów polskiej floty handlowej w połowie września udadzą się na „Darze Pomorza" w 7-miesięczną, zimową podróż ćwiczebną. Tym razem droga żaglowca szkolnego prowadzić będzie z Gdyni przez Casablankę i Wyspy Zielonego Przylądka do portu Para na Amazonce w Brazylii, a stąd przez wyspy Małych i Wielkich Antylów i przez wyspę Haiti i Kubę do Gdyni. — W przeciwieństwie do praktykowanego dotychczas zwyczaju uczniowie kursu wstępnego wydziału mechanicznego nie będą obecnie odbywali praktyki na żaglowcu szkolnym. Praktykę zimową odbywać będą w warsztatach Szkoły w Gdyni oraz na polskich statkach. W podróż zimową „Daru Pomorza" udadzą się więc tylko uczniowie kursu wstępnego wydziału nawigacyjnego, oraz t. zw. jungowie, t. j. chłopcy okrętowi, których Szkoła Morska w roku bieżącym po raz pierwszy kształcić będzie na zawodowych marynarzy. Również, poczynając od tego roku szkolnego, nastąpiła zmiana w umundurowaniu uczniów. Przywrócone zostały dawne mundury, jeszcze z okresu tczewskiego Szkoły, krojem zbliżone do mundurów szeregowych Marynarki Wojennej. Starsze roczniki zatrzymują umundurowanie dotychczasowe.

**INSPEKCJA MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU P. ANTONIEGO ROMANA, NA ŻAGLOWCU SZKOLNYM P. S. M. „DAR POMORZA"**



Powitanie p. Ministra przez komendanta „Daru Pomorza" kpt. Maciejewicza



Kandydaci, przyjęci w tym roku do Państwowej Szkoły Morskiej w mundurach nowego typu

# RYNEK FRACHTOWY

## SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO Polskiej Agencji Morskiej — za miesiąc lipiec 1937 roku

W miesiącu sprawozdawczym rynek polsko-gdański utrzymał się na ogół na poziomie zeszłego okresu sprawozdawczego. Podaż ładunków nieco się wzmogła, stawki z małymi odchyleniami pozostały te same. Specjalnie notowano większość ilości ładunków drzewa rżniętego, papierówki, kopalniaków i węgla.

**ANGLIA.**

Jak dotychczas gro naszego eksportu drzewa szedł do Anglii, przy czym rynek ten był bardzo ożywiony przy stałej tendencji frachtów i tak płacono za statek o wielkości 6/700 stds. D. B. B. z Gdańska do Londynu sh. 50/— za std. na warunkach Baltwood net,

Hull sh. 52/—

na warunkach Baltwood gross

Tyne sh. 52/—

Westhartlepool sh. 54/—

Poza tym zafrachtowano dwa ładunki do Grimbsy po stawce sh. 54/— za std. Na najbliższą przyszłość należy liczyć się, że dotychczasowe stawki frachtowe pozostaną na tym samym poziomie.

**BELGIA.**

W związku z zbliżającym się terminem eksportu zboża, zapytania ze strony polskich eksporterów o stawki frachtowe są bardzo liczne. Jak wiadomo, dopuszczono na eksport ca. 80.000 ton zboża, z czego większość ma być wyeksportowana do Belgii. Eksport ten ma być rozpoczęty w drugiej połowie sierpnia. Kursujące linie regularne notują za zboże ciężkie sh. zł 6/—, zboże lekkie sh. zł 7/—. Należy zaznaczyć, że tonaż trampowy przede wszystkim hamburski notuje od 5/9 do 6/6 za to.

Jak już zaznaczyliśmy w porzednim sprawozdaniu, stawki na drzewo do Belgii wzrosły, w związku z czym zostały podwyższone frachty na inne artykuły.

**HOLANDIA.**

W okresie sprawozdawczym wyeksportowano do Holandii większe partie żelaza i drzewa, przy czym notowano stawki ca. Hfl. 1 za std. wyższe, niż w ubiegłym okresie sprawozdawczym.

**ŻAGLOWCE.**

W dziedzinie frachtowania małego tonażu zauważyć można było pewne ożywienie. Eksport makuchów do Danii wzrósł jak i również w pierwszej połowie lipca ukazały się na rynku mniejsze partie zboża. Za makuchy do jednego portu Danii, położonego nie bardziej na północ od Aarhus, płacono Rmk. 5,— do Rkm. 5,50, a za zboże Rmk. 4,50. Zanotować również należy liczne ładunki soli potasowej do Szwecji w wielkości 150/300 ton, za które to ładunki płacono do Szwecji Południowej ca. Skr. 8,50, a do Wybrzeża Zachodniego Skr. 8,75 i Skr. 9,50 do Göteborga. Do Szwecji eksportowano również większe ilości drzewa, za które płacono Skr. 8,—, jak również żelaza po Skr. 7,50.

Poza tym notowano liczne ładunki drzewa w mniejszych partiach, które eksportowano przede wszystkim do Holandii przy zwyżkowej tendencji frachtów. Na ogół powiedzieć można, że podaż ładunków odpowiadała popytowi tonażu.

**WĘGIEL.**

Węglowy rynek frachtowy wykazał w okresie sprawozdawczym dalsze ożywienie przy mocnej tendencji frachtów. Ostatnio notowano za następujące frachtowania:

2000 t. do Rouen sh. 11/3 — 11/6 od t.
1850 t. do Havre sh. 11/3
1675 t. do Havre sh. 11/6
2150 t. do Bordeaux sh. 15/—
2000 t. do Bordeaux sh. 15/3
2600 t. do Lorient sh. 14/7½
3000 t. do Bordeaux sh. 14/6
3200 t. do Bayonne sh. 14/9
3300 t. do Rotterdam sh. 7/6
2000 t. do Danii sh. 7/6
2000 t. do Szwecji Połud. sh. 7/6 — 8/- od t.

Poza tym ukazały się na rynku frachtowym liczne ładunki do Południowej Ameryki i portów morza Śródziemnego, jednakże zaznaczyć należy, że frachtowanie natrafiało niejednokrotnie na większe przeszkody a wyniki były często niezadowalniające.

Na ogół płacono:
do Buenos Aires
sh. 16/6 — 17/6 a nawet 17/9 od t.
do Rio do Janeiro
sh. 12/— od t.
do Zachodnich Wybrzeży Włoch
sh. 13/6 od t.
3900 t. na Maltę
zafrachtowano po sh. 17/6 od t.
2800 t. do Casablanca
zafrachtowano po sh. 15/- od t.
4000 t. do Port Said
zafrachtowano po sh. 16/- od t.

# KRONIKA ZAGRANICZNA

RUCH STATKÓW W KILKU NAJWIĘKSZYCH PORTACH EUROPY.

Porównując dane statystyczne, dotyczące ruchu okrętów w najważniejszych portach Holandii, Belgii i Niemiec, daje się zauważyć w okresie 7 miesięcy r. b. znaczne ożywienie ruchu handlowego w Rotterdamie przy zaznaczającym się pewnym osłabieniu importu w Hamburgu. W ciągu 7 miesięcy r. b. przybyło do Rotterdamu 8.282 statki z 13.700 tys. ton towarów, wobec 7.164 statki z 11.670 tys. ton w tym samym czasie r. ub. do Hamburga 10.382 statki z 11.839 tys. ton, wobec 9.593 statki z 12.229 tys. ton, do Antwerpii 6.929 statków z 11.730 tys. ton, wobec 6.400 statków z 10.610 tys. ton w r. ub. Wzrost przywozu w stosunku do roku ub. procentowo wyraził się: w Rotterdamie liczbą o 18 proc. wyższą, w Antwerpii o 10 proc., w Hamburgu, pomimo zwiększonego ruchu okrętów, przywóz towarów spadł w porównaniu do r. ub. o 8 proc.

ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA MIĘDZY RZESZĄ I PRUSAMI WSCHODNIMI.

W pierwszym półroczu rb. dał się zauważyć dalszy wzrost obrotów w żegludze śródlądowej pomiędzy Prusami Wschodnimi a Rzeszą. W okresie tym przewieziono statkami żeglugi śródlądowej 35.133 ton towarów, z czego 21.830 ton do Prus Wschodnich i 13.303 ton do Rzeszy. W porównaniu z pierwszym półroczem r. ub. przewóz wzrósł ok. 30 proc. Należy zauważyć, że o ile w poprzednich latach przewożono przeważnie towary masowe, jak węgiel, drzewo i celulozę, to w tym roku przewożona jest z Rzeszy przeważnie wysoko wartościowa drobnica, składająca się z takich towarów, jak produkty żywnościowe, chemikalia, wyroby przemysłowe, żelazne i tp. — W kierunku Rzeszy przewozi się wprawdzie przeważnie drzewo i celulozę, lecz i w tym wypadku wzrastają przewozy produktów żywnościowych, zwierzęcych, rolniczych itp.

ŻEGLUGA PRZYBRZEŻNA W INDIACH.

Od pewnego czasu prowadzona była w Indiach intensywna kampania przeciw obsłudze żeglugi przybrzeżnej statkami obcymi, a przede wszystkim japońskimi Z uwagi na to, że rząd Indii zamierzał ostatnio wydać specjalną ustawę, zakazującą utrzymywanie żeglugi przybrzeżnej przez obce bandery — Japonia sama się wycofała z żeglugi kabotażowej u wybrzeży indyjskich.

Sprawa ta będzie w najbliższym czasie aktualna prawdopodobnie i w stosunku do niemieckich towarzystw żeglugowych, których penetrację na wody indyjskie kilkakrotnie stwierdzono. Zaznaczyć należy, że Indie chciałyby wykluczyć z żeglugi przybrzeżnej również i angielskie towarzystwa żeglugowe, nie mogą jednak przeprowadzić tego ograniczenia z uwagi na nacisk rządu W. Brytanii.

WZROST UDZIAŁU SOWIECKIEJ FLOTY W OBROTACH HANDLOWYCH ZSRR.

W pierwszym półroczu r. b. zakontraktowane przez ZSRR. statki cudzoziemskie przewiozły ogółem 3,1 miln. ton różnych towarów. W porównaniu z analogicznym okresem r. ub. udział statków zagranicznych w przewozie towarów sowieckich zmniejszył się w tym roku o 13 proc. W tym samym czasie zwiększył się jednak udział sowieckiej floty handlowej zarówno w eksporcie towarów z ZSRR. jak i w przewozach między portami cudzoziemskimi.

KONKURENCJA ŻEGLUGOWA ANGIELSKO - JAPOŃSKA.

W Japonii przeważa optymistyczna ocena możliwości porozumienia żeglugowego z W. Brytanią. Jak wiadomo, w ostatnich czasach coraz większa ekspansja bandery japońskiej w portach kolonii angielskich wywołała niezadowolenie ze strony brytyjskiej.

WZROST OBROTÓW MORSKICH WE WŁOSZECH.

W pierwszym półroczu r. b. załadowano i wyładowano w portach włoskich 21 miln. ton towarów, t. j. o 3,7 miln. ton więcej niż w analogicznym okresie r. ub.

WŁOCHY BUDUJĄ DWA STATKI NAFTOWE.

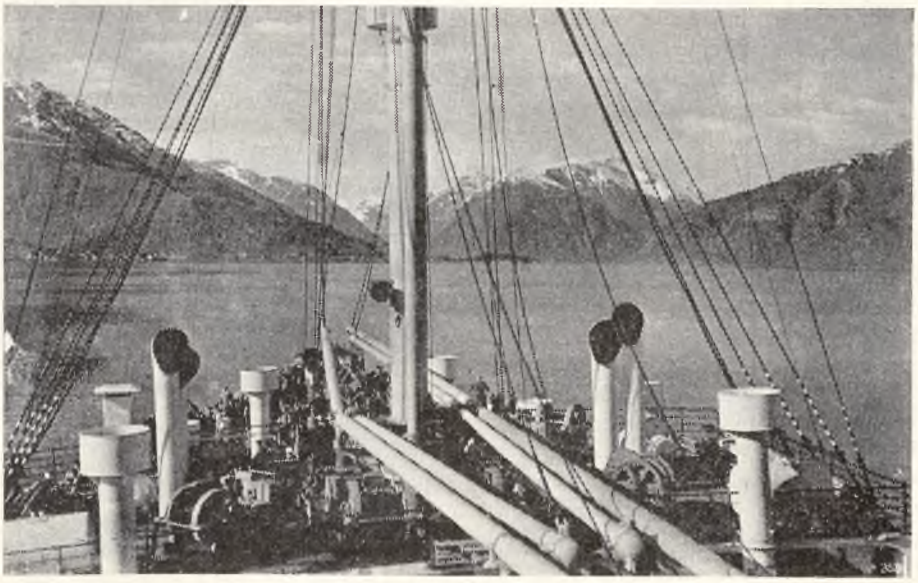
Tow. „Standard Oil Company" zamówiło we włoskiej stoczni Monfalcone (Triest) dwa specjalne statki naftowe dla komunikacji między jeziorem Macaraibo w Wenezueli, gdzie znajdują się pokłady ropy a rafinerią na wyspie Aruba w Zachodnich Indiach Holenderskich. Oba statki po 4.000 ton będą gotowe we wrześniu i październiku 1938 r.

SUBSYDIA DLA WŁOSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ.

Subwencje dla linii okrętowych, oraz subsydia za przewóz poczty morzem w państwowym budżecie Italii na bieżący rok fiskalny preliminowane są w kwocie 286 miln. lirów wobec 281 miln. lirów w ub. r.

STAN FINANSOWY DUŃSKICH PRZEDSIĘBIORSTW ŻEGLUGOWYCH.

Corocznie ukazuje się w Danii sprawozdanie 13 największych przedsiębiorstw okrętowych z ich działalności. Ostatnie sprawozdanie za 1936 r., obok podania wpływów z frachtów i biletów okrętowych w wysokości 215 milj. koron duńskich, ujmuje także stan finansowy i stan floty tych przedsiębiorstw, wykazując, iż ich kapitał zakładowy wynoszący w r. 1922 r. 95 milj. kor. d. spadł w ub. r. do 68 milj. a kapitał rezerwowy z 67 milj. na 24 milj. Dywidenda wynosiła dawniej przeciętnie 9,6 proc., później obniżyła się na 7,3 proc., a w latach 1931/33 spadła na 2 proc. W r. 1926 przedsiębiorstwa te miały statków o tonażu 540.000 t. r. brutto, a w 1936 r. tonaż ten spadł do 460.000 t. r. btto.



Z tegorocznego sezonu wycieczek morskich. Na fiordach Norwegii.

# WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

## STAŁA DOPŁATA TARYFOWA DO PRZESYŁEK KOLEJOWYCH.

Do przewoźnego, obliczonego według taryfy towarowej, zestawionego na liście przewozowym, władze kolejowe doliczały stałą opłatę od przesyłki wagonowej w kwocie 1,50 zł. — Opłata ta nie była wymieniona w taryfie i była zaliczana przez władze kolejowe na Fundusz Pracy.

Z dniem 1 VIII r. b. ministerstwo komunikacji, kasując wszelkie okólniki o dopłatach na Fundusz Pracy, wprowadziło stałą dopłatę do każdej przesyłki wagonowej w wysokości zł 2,—. Jeżeli za jednym listem przewozowym przewozi się większą ilość wagonów, opłatę zł 2,— pobiera się od każdego wagonu osobno.

Od dopłaty tej zostały wyłączone przesyłki węgla kamiennego i miału z węgla kamiennego, nadawanego przez krajowe kopalnie do wywozu morzem za granicę celną przez porty polskiego obszaru celnego.

Podwyżka dopłaty stałej w wysokości zł 0,50 została wprowadzona celem skompensowania ubytku wpływów z dopłat, pobieranych od biletów pasażerskich, opłata bowiem 10 groszy od każdych 10 zł ceny biletu uległa skasowaniu z dniem 1 sierpnia 1937 r.

## OBNIŻKA CEŁ NA JABŁKA, WINOGRONA, MORELE I ARBUZY.

W nr 49 Dziennika Ustaw z r. 1937 ukazało się rozporządzenie ministra skarbu, które przewiduje stosowanie za pozwoleniem ministra zniżonych cel na następujące owoce z mocą obowiązującą od 1 lipca r. b.: jabłka świeże luzem i we wszelkiego rodzaju opakowaniach o wadze jednostki opakunkowej powyżej 40 kg z wyjątkiem jabłek opakowanych indywidualnie i w oddzielnych rzędach — cło na jabłka w okresie od 1 do 31 lipca r. b. wynosić będzie złotych 18 od 100 kg (gdy cło normalne wynosi zł 300),; winogrona świeże w opakowaniach powyżej 5 kg w okresie od 15 do 31 lipca 1937 r. opłacać mogą cło zniżone zł 45 od 100 kg. (cło normalne wynosi zł 200.— a cło konwencyjne zł 35 od 100 kg w okresie od 15 VII do 14 VIII); morele świeże w okresie od 1 do 31 lipca r. b. Z cło zniżone zł 50 od 100 kg (cło normalne wynosi 200.— zł); brzoskwinie świeże w okresie od 15 lipca do 15 września r. b. opłacać mogą cło zniżone zł 120 od 100 kg (cło normalne wynosi 300 zł); arbuzy świeże w okresie od 1 lipca do 31 sierpnia r. b. cło zniżone zł 10 od 100 kg, a od 1 do 15 września r. b. cło zniżone zł 16 od 100 kg (cło konwencyjne od 1 lipca do 31 sierpnia wynosi zł 15).

Równocześnie import soku winogronowego bez cukru w okresie od 1 lipca 1937 r. do 30 czerwca 1938 r. korzystać może z cła zniżonego w kwocie zł 52 od 100 kg, gdy cło normalne wynosi zł 400.—.

Przy odprawie powyższych towarów na podstawie pozwoleń ministra skarbu importerzy są wolni od przedkładania pozwoleń przywozu.

Podania o wydanie pozwolenia na zastosowanie cła zniżonego winny być składane do ministerstwa skarbu przez minsterstwo przemysłu i handlu, jeżeli zaś chodzi o dodatkowe zastosowanie cła zniżonego do towaru odprawionego za cłem normalnym, to podanie do ministerstwa skarbu powinno być złożone z dołączeniem kwitu celnego w urzędzie celnym, który dokonał odprawy.

## OBRÓT TOWAROWY POLSKI PRZEZ KONSTANCĘ.

Rumuński port nad morzem Czarnym odgrywa już pewną rolę w obsługiwaniu polskiego handlu zagranicznego z Bliskim Wschodem. W roku 1936 przez port ten wywieźliśmy 3.084 ton towarów. W kierunku przeciwnym, t. j. w przywozie obrót wynosi 128 ton.

## ZNAKOWANIE PRZESYŁEK MORSKICH.

Mimo wprowadzonego ustawowo przepisu o oznaczaniu wagi, zdarza się często, że przesyłki wysyłane przez eksporterów z Gdyni, a ważące 1.000 klg. lub więcej, nie posiadają oznaczenia wagi brutto. Poza tym oznaczenie to jest niejednokrotnie umieszczane w sposób niewyraźny i w miejscu niewidocznym. Wobec powyższego Państwowy Instytut Eksportowy przypomina, wszystkim zainteresowanym eksporterom o konieczności znakowania takich przesyłek przed ich wysłaniem. Zastosowanie się do wymagań omawianej ustawy z dn. 31 stycznia 1935 r. oszczędzi eksporterom kosztów znakowania w Gdyni przez ekspedytora lub Urząd Morski. Zaleca się również znakowanie przesyłek o niższej wadze niż 1.000 klg., lecz które dzięki swym rozmiarom mogą nasuwać przypuszczenie, że ważą 1.000 klg. lub więcej. Znakowanie ich ochroni od zbytecznego wstrzymywania przeładunku dla sprawdzenia wagi.

## PODWYŻSZENIE OPŁAT FRACHTOWYCH DO MEKSYKU.

Z Hamburga donoszą: Z dn. 1 października r. b. zostaną podwyższone stawki frachtowe przy przewozie między portami Europy a Atlantyckimi portami Meksyku.

## PODWYŻKA FRACHTÓW DO PORTÓW POŁUDNIOWEJ BRAZYLII.

Linie okrętowe, obsługujące porty Południowej Brazylii, podwyższyły opłaty frachtowe przy przewozie towarów z żelaza i stali, kierowanych do tamtejszych portów o 5 sh. zł od tony. W ten sposób do Porto Algero stawka od 1 tony wynosi 20 sh. zł, do Paranagua, Polodas i Florianopolis — 27 sh. 6 d.

## PODWYŻKA FRACHTÓW DO ŚRODKOWEJ I POŁUDNIOWEJ AMERYKI.

Z Rotterdamu donoszą: Frachty na statkach holenderskich przy przewozie towarów na Kubę z dn. 1 października r. b., a do Brazylii (Pernambuco, Bachhii, Rio de Janeiro i Santos) z dn. 1 listopada r. b. ulegną pewnej podwyżce. Wyższa taryfa do portów meksykańskich będzie obowiązywała od 1 października r. b.

## PODWYŻSZENIE STAWEK UBEZPIECZENIOWYCH DLA TRANSPORTÓW NA DAL. WSCHÓD.

Wskutek niepewnej sytuacji politycznej na Dalekim Wschodzie, angielskie Towarzystwo Ubezpieczeniowe „Lloyds" podwyższyło o 5 sh. stawkę ubezpieczeniową dla transportów, przeznaczonych dla Chin Północnych, licząc od każdych 100 funt. ang. wartości.

## PODWYŻSZENIE KOSZTÓW SPEDYCYJNYCH W TRIEŚCIE.

Wskutek zwyżki opłat, publiczne domy składowe w Trieście zmieniły ogólną taryfę. Również domy spedycyjne wprowadziły podwyżkę swych stawek o 10 proc. za wszelkie operacje tranzytowe przy imporcie i eksporcie. Jedynie koszty wydzierżawienia składów jak również koszty ubezpieczenia nie zostały podniesione.

## PROJEKT WSPÓLNEJ TARYFY CELNEJ DLA PAŃSTW MAŁEJ ENTENTY.

Jugosłowiańskiemu urzędowi celnemu powierzone zostało opracowanie projektu wspólnego prawa celnego dla państw Małej Ententy. Oczekują, że projekt ten zostanie przedłożony na zebraniu Rady Gospodarczej Małej Ententy prawdopodobnie w październiku r. b.

## ZARZĄDZENIE CELNE WŁADZ FRANCUSKICH.

W dn. 24 lipca r. b. ukazało się zarządzenie francuskich władz, zezwalające na przywóz próbek nawozów sztucznych, zawierających fosfor, bez specjalnych zezwoleń. Waga pojedyńczej próbki nie może przekraczać 100 kg. —




# I KRONIKA MIEJSKA

ROBOTY DROGOWE
I BUDOWLANE W PORCIE.

W czerwcu r. b. wykonano w porcie gdyńskim szereg robót drogowych. M. in. na nabrzeżu Polskim ułożono 250 metrów kw. pokładu drewnianego, wykonano 370 mtr. kw. bruku poligonalnego, ułożono 1.440 mtr. kw. krawężnika oraz wykonano 200 mtr. sześć. robót ziemnych. Przy budowie nowej ulicy na molo Południowym wykonano 1.500 mtr. kw. podłoża pakowego, 250 mtr. bież. krawężnika betonowego 150 mtr. kanalizacji deszczowej, 4.000 metr. jezdni z kostki granitowej i 950 mtr. kw. chodnika z płyt betonowych.

Poza tym przy budowie hali Tow. Wystaw i Targów prace zostały całkowicie ukończone. Przy budowie tymczasowego pawilonu Yacht Klubu Polski oraz Yacht Klubu Oficerskiego prace również zostały ukończone. — Przy budowie fabryki mączki rybnej przy ul. Rybackiej prowadzony jest montaż instalacji.

KONFERENCJA W SPRAWIE
ROZBUDOWY DRÓG WODNYCH.

W dniu 9 sierpnia b. r. odbyła się konferencja gospodarcza, zorganizowana przez Izbę Przemysłowo - Handlową w sprawie rozbudowy dróg wodnych w Polsce. Po wysłuchaniu szeregu referatów przeprowadzona została obszerna dyskusja w której wyniku przewodniczący konferencji Wiceprezes Izby, dr Smoleń, stwierdził zgodną opinię zebranych, iż regulacja Wisły w łączności z rozbudową dróg wodnych Mysłowice — Kraków — Toruń — Bydgoszcz — Gdynia jest zagadnieniem, którego realizacja powinna być potraktowana jako jedna z najpilniejszych potrzeb gospodarczych.

Ustalono przy tym, iż problem budowy kanału Gdynia — Bydgoszcz może być aktualny dopiero po rozwiązaniu problemu regulacji Wisły. Równocześnie z dyskusji i oświadczeń, jakie złożono, wyłoniło się przeświadczenie, że samorząd gospodarczy (zainteresowane Izby Przemysłowo-Handlo- i Izby Rolnicze) tudzież Liga Morska i Kolonialna odpowiedzą przychylnie na zaproszenie do wzięcia udziału w komitecie, który ma się zająć teoretycznym opracowaniem tych części projektów budowy magistrali wodnej, które dotychczas nie zostały opracowane.

PIERWSZY PROBOSZCZ
PORTOWY.

J. E. Ks. Biskup morski dr St. Okoniewski, mianował proboszczem portowym w Gdyni ks. Maurycego Sękiewicza, przybyłego do kraju po 15-letniej pracy w Ameryce.

ŻEGLUGA PRZYBRZEŻNA.

W roku przyszłym, po zamknięciu portu Helu dla statków żeglugi przybrzeżnej, statki te przybijać będą do Jastarni, Pucka i do nowozbudowanych przystani w Kuźnicy i w Chałupach na Helu. Poza tym uruchomiona ma być pasażerska linia przybrzeżna Gdynia — Wielka Wieś.

PRZEWOZY TOWARÓW
POD POLSKĄ BANDERĄ.

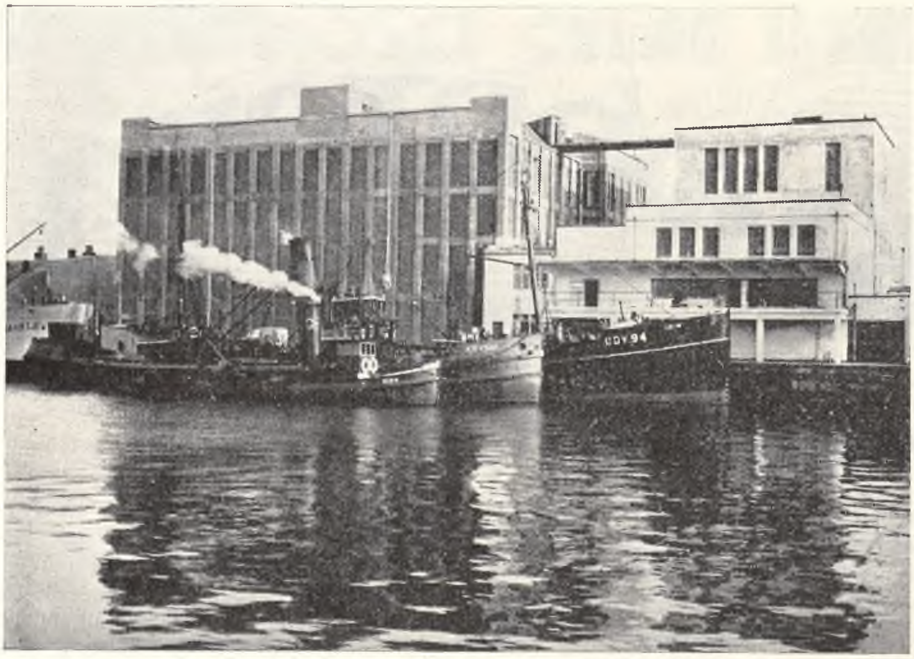
Statki polskiej floty handlowej bez uwzględnienia przewozów linii palestyńskiej, oraz przewozów towarzystwa „Gdynia — Ameryka, Linie Żeglugowe" pomiędzy Kopenhagą a Ameryką Północną, przewiozły w czerwcu r. b. 134.501 ton towarów wobec 131.276 ton przewiezionych w maju r. b. i 122.530 ton w czerwcu r. ub. Z ogólnej ilości na eksport przypadło 21.666 ton, wobec 82.598 ton w czerwcu r. ub., na import zaś — 41.261 ton wobec 35.345 ton wczerwcu r. ub.

WYCIECZKA PRZEMYSŁOWCÓW
ŁÓDZKICH

W dniu 28 lipca b. r. przybyła do Gdyni wycieczka przedstawicieli przemysłu łódzkiego celem zapoznania się na miejscu z organizacją importu bawełny, oraz eksportu wyrobów włókienniczych z Łodzi. Uczestnicy wycieczki zwiedzili stojący w porcie m/s „Batory", oraz specjalny motorowiec „Vigiland", przeznaczony do przewozu bawełny ze St. Zjednoczonych. — Jest to jeden ze statków, obsługujących linię regularną Gdynia — porty Zatoki Meksykańskiej.



P. Minister Przemysłu i Handlu, A. Roman, podczas inspekcji statku szkolnego P. S. M. „Dar Pomorza" rozmawia z żaglomistrzem Leszczyńskim



Trawler „Adam", należący do Tow. Połowów Dalekomorskich „Pomorze" wyładowuje przed chłodnią rybną w porcie gdyńskim świeże ryby, przywiezione wprost z połowów na Morzu Północnym

NOWE TOWARZYSTWO POŁOWÓW DALEKOMORSKICH.

W Gdyni powstało nowe towarzystwo dla połowów dalekomorskich p.n. „Pomorze". Nowa firma trudnić się będzie połowem śledzi i innych ryb morskich na Morzu Północnym i złowione ryby przywozić bezpośrednio do Gdyni. Jak wiadomo, dwie tego rodzaju firmy, a mianowicie „Mewa" i zlikwidowany „Mopol" miały swe bazy operacyjne w Holandii, skąd dopiero ryby przywożone były do Polski. Firma „Pomorze" posiada obecnie dwa statki, zakupione w Anglii, z których jeden przybył do Gdyni w dniu 16 sierpnia z transportem świeżych śledzi, z połowów na Morzu Północnym.

IMPORT ŚWIEŻYCH ŚLEDZI.

Rozpoczął się już sezon importu świeżych śledzi w lodzie. W dniu 31 lipca r. b. na statku „Tczew" nadeszło do Gdyni 40 skrzyń po 50 kg. netto śledzi, oraz 12 skrzyń makreli w lodzie.

NOWY KUTER RYBACKI „MEWY".

Zakupiony niedawno w Holandii nowy kuter dla Tow. Połowów Dalekomorskich „Mewa" odbył swoją pierwszą podróż próbną, w której wziął udział poseł R. P. w Hadze Min. Babiński z towarzyszącymi mu osobami. — Zakupiony kuter jest znacznie większy od posiadanych i wyposażony został w najnowsze zdobycze konstrukcyjne.

BUNKROWANIE STATKÓW W GDYNI.

W czerwcu r. b. przybyło do Gdyni specjalnie po zabranie bunkru ponad 50 statków, o łącznym tonażu ok. 60.000 ton rej. netto. Między nimi najwięcej było statków łotewskich, i fińskich, dalej szwedzkich, norweskich, estońskich i po kilka z innymi banderami.

Bunkrujące w porcie gdyńskim statki są to przeważnie duże dalekobieżne parowce, uprawiające żeglugę tranzytową. Ponadto stale bunkrują w Gdyni rybackie statki fińskie i estońskie udające się na połowy ryb na wody islandzkie.

W SPRAWIE USTROJU MIASTA.

W dniu 5 sierpnia r. b. odbyło się posiedzenie połączonych komisji radzieckich gdyńskiej rady miejskiej. — Na posiedzeniu tym omawiano projekt zmiany ustroju m. Gdyni w związku ze zbliżającym się terminem ważności dotychczasowego nastroju m. Gdyni, co nastąpi 29 listopada 1938 r. Ponieważ odnośny projekt ustawy musi być wniesiony do Sejmu łącznie z preliminarzem budżetowym na r. 1938/39, przeto rada miejska już w najbliższych tygodniach wzięła sobie za zadanie wypowiedzenie się na temat przyszłego ustroju miasta. We wstępnej dyskusji zobrazowano przede wszystkim dotychczasowy ustrój miasta. Naogół przeważa wśród radnych pogląd, że Gdynia, w obecnym stanie swego rozwoju, nie może zabiegać o ustrój samorządowy w ścisłym tego słowa znaczeniu, lecz powinna dążyć do powiązania państwowego czynnika nadzorczego z czynnikiem obywatelskim, co winno znaleźć wyraz w przyszłej ustawie ustrojowej miasta. W sprawie tej odbędzie się jeszcze kilka posiedzeń dyskusyjnych połączonej komisji, po czym rada miejska zajmie oficjalne stanowisko do tego zagadnienia.

RUCH BUDOWLANY W MIEŚCIE.

W pierwszym półroczu r. b. na terenie miasta Gdyni rozpoczęto budowę ogółem 133 budynków mieszkalnych i przemysłowych o kubaturze 95.000 metrów sześć. Koszt inwestycyj tych wynieść ma około 2,5 miln. złotych. — W tym samym okresie zakończono budowę 129 budynków mieszkalnych i przemysłowych o kubaturze 229.000 metrów sześć. kosztem 7 miln. złotych.

AMBASADOR ITALII W GDYNI.

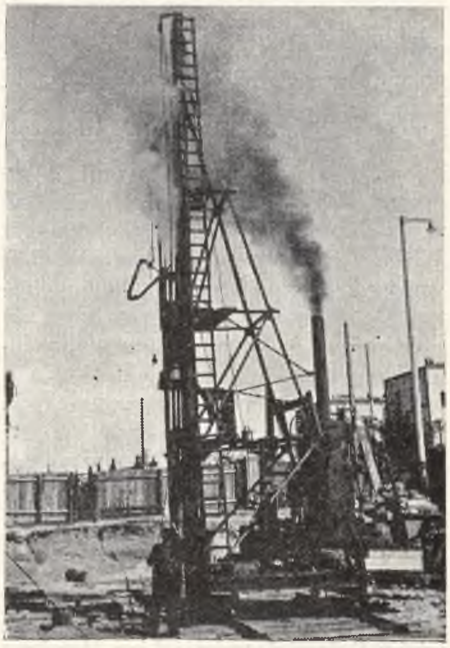
W dniu 9 sierpnia r. b. bawił w Gdyni ambasador włoski w Warszawie p. Arone di Valentino, który w czasie swego pobytu zwiedził port i jego urządzenia w towarzystwie dyrektora Urzędu Morskiego inż. Łęgowskiego oraz konsula włoskiego w Gdyni p. Arturo Stella. Pobyt ambasadora włoskiego w Gdyni nie miał charakteru oficjalnego.

GOŚCIE ANGIELSCY.

W dniu 13 sierpnia b. r. bawili w Gdyni pp. Robert Hudson angielski podsekretarz stanu dla spraw handlu zagranicznego, oraz Aleksander V. P. Montagu wicehrabia Hinchingbrooke, którzy odbywają własnym jachtem „Mureana" podróż po Bałtyku i zawinęli do Gdańska, skąd w towarzystwie radcy komisariatu generalnego w Gdańsku p. Weyersa przybyli do Gdyni.

DOSTOJNICY KOŚCIELNI ZWIEDZAJĄ GDYNIĘ.

W dniu 19 lipca b. r. zwiedził port gdyński Biskup gdański J. E. Ks. Edwar O. Rourke oraz biskup warmiński J. E. ks. Maksymilian Keller w towarzystwie generalnego wikariusza diecezji gdańskiej ks. prałata Bruskiego i dziekana gdyńskiego ks. kanonika Turzyńskiego. Bezpośrednio po zwiedzeniu portu dostojnicy kościelni przybyli do sali recepcyjnej dworca morskiego, gdzie wpisali się do księgi pamiątkowej portu.



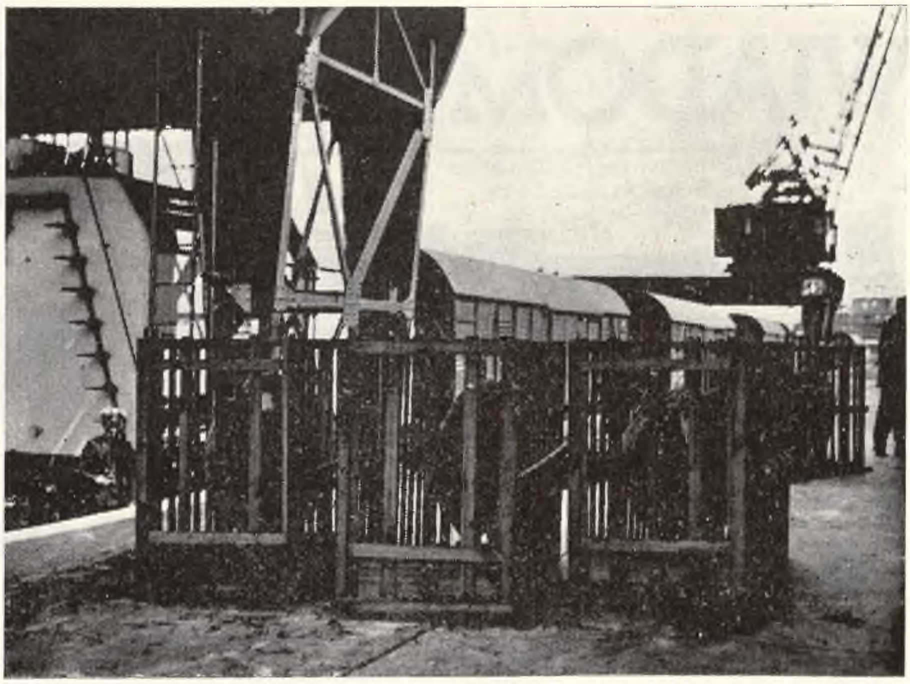
Ruch budowlany w porcie gdyńskim. Wbijanie pali pod dom mieszkalny dla urzędników Urzędu Morskiego

MINISTROWIE WĘGIERSCY W GDYNI.

W dniu 20 lipca b. r. przybyli do Gdyni poseł nadzwyczajny i minister pełnomocny Królestwa Węgier, p. Andre de Hory oraz węgierski minister skarbu p. Fabinyi. Goście węgierscy zwiedzili port gdyński i jego urządzenia w towarzystwie naczelnika wydziału handlowego Urzędu Morskiego p. Borkowskiego oraz honorowego konsula węgierskiego w Gdyni p. dyr Gieysztora. W dniu 21 lipca goście węgierscy udali się w dalszą podróż do Finlandii. Pobyt ministrów węgierskich w Gdyni nosił charakter nie oficjalny.

GOŚCIE GRECCY.

W dniu 2 sierpnia b. r. przybyli do Gdyni dwaj literaci i publicyści greccy: członek Akademii Ateńskiej Spyros Melas i redaktor dziennika ateńskiego „Massager d'Athénes" Dymitr Papavramides. Goście greccy zwiedzili miasto i port po czym wyjechali na półwysep Hel.



**Rasowe barany - reproduktory przywiezione morzem z Anglii przy przeładunku na pociąg w porcie gdyńskim.**

BUDOWA PORTU W WIELKIEJ WSI.

Na jesieni zostanie ostatecznie ukończona budowa portu rybackiego w Wielkiej Wsi. Według informacyj, otrzymanych z Urzędu Morskiego, data uroczystego poświęcenia portu ustalona została na 11 listopada r. b. — Port dla użytku rybaków zostanie oddany jednak wcześniej.

ELEKTRYFIKACJA WYBRZEŻA.

Plan robót elektryfikacyjnych na wybrzeżu polskim został na rok bieżący całkowicie i terminowo wykonany przez Pomorską Elektrownię Krajową „Gródek". — Ostatnim etapem prac po zalektryfikowaniu Wielkiej Wsi było wybudowanie trasy wysokiego napięcia na przylądek Rozewski. — Dalsze prace podjęte zostaną dopiero na wiosnę przyszłego roku.

KURS MORSKI DLA NAUCZYCIELI.

W pierwszej połowie sierpnia b. r. w Państwowej Szkole Morskiej odbył się 2-tygodniowy kurs morski dla nauczycielstwa z całej Polski. Podobny kurs odbył się w ub. roku. Wykładali na kursie wybitni fachowcy miejscowi z zakresu przedmiotów gospodarczych.

WYPRAWA MORSKA HARCERZY POLSKICH Z RYGI.

W dniu 27 lipca b. r. przybyło do portu gdyńskiego 4 harcerzy, członków polskiej drużyny harcerskiej w Rydze, którzy na szalupie żaglowej przybyli morzem z Rygi do Gdyni. — Podróż harcerzy polskich trwała 3 tygodnie.

SPIS POLSKICH STATKÓW HANDLOWYCH.

Nakładem Instytutu Wydawniczego Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni ukazał się „Spis polskich statków handlowych" na dzień 1 stycznia bieżącego roku.

Broszura 28-stronnicowa na XI tablicach zawiera spis parowców, statków żaglowych i lichtug, statków żaglowych z pomocniczymi motorami i statków motorowych, tonaż floty handlowej z podziałem na porty rejestracji, tonaż floty handlowej, tonaż statków handlowych i wiek, spis floty handlowej w latach 1921 do 1936, główne zmiany w tonażu od r. 1921 do 1937, spis sygnałów zawczwawczych polskich statków handlowych, alfabetyczny spis statków i spis statków w budowie.

WZROST OBROTÓW HANDLOWYCH MIĘDZY POLSKĄ A NORWEGIĄ.

W ciągu ostatnich 3 lat obroty handlowe między Polską a Norwegią wykazały poważny wzrost. Podczas gdy w 1934 r. import polski z Norwegii wyraził się sumą 7.500 tys. zł, to w 1936 r. wzrósł do 14.700 tys. zł, a w ciągu 5 miesięcy r. b. importowaliśmy z Norwegii za 10 miln. zł. Równolegle wzrastał również eksport polski do Norwegii, osiągając w 1934 r. sumę 13.500 tys. zł, w 1936 r. — 21,5 miln. zł, a w ciągu pierwszych 5 miesięcy r. b. 12,9 miln. zł. Saldo bilansu handlowego z Norwegią jest za tym dla Polski dodatnie i wynosi 2,9 miln. zł.



**Przeładunek bawełny w porcie gdyńskim**

## Olbrzymi wzrost przeładunku w porcie gdańskim w czerwcu

Obrót towarów w porcie gdańskim wyniósł w czerwcu r. b. ogółem 693.576 ton wobec 482.624 ton w maju r. b. i 336.125 ton w czerwcu r. ub. Obrót towarów wzrósł za tym w czerwcu r.b. w porównaniu z czerwcem r. ub. o 106 proc. Z liczby ogólnej, na wywóz przypada 515.056 ton wobec 361.037 ton w maju r. b. i 257.925 ton w czerwcu r. ub; na przywóz zaś — r. ub. Po stronie wywozu wzrósł przede wszystkim obrót węglem, drzewem i żelazem, a po stronie przywozu zwiększyły się obroty rudą żelazną i pirytem.

## Ruch statków w porcie gdańskim w lipcu

Ruch statków w porcie gdańskim w lipcu r. b. przedstawiał się następująco: weszło 587 statków o pojemności 376.196 trn. wobec 503 statki o pojemności 390.557 trn. w czerwcu r. b. i 523 statki o poj. 291.415 trn. w lipcu r. ub.; wyszło zaś w lipcu r. b. 582 statki o poj. 388.648 trn. wobec 531 statków o poj. 397.496 trn. w czerwcu r. b. i 513 staków o poj. 293.546 trn. w lipcu r. ub.




# STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA LIPIEC

## I. Uwagi ogólne

Ogólny obrót towarowy w mies. lipcu r. b. wyniósł 795.133:8 ton wobec 828.516:7 ton w mies. czerwcu r. b. oraz 637.526:7 ton w lipcu 1936 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 4.02% spadek w porównaniu z ub. m., w stosunku zaś do m. lipca 1936 r. 24:7% wzrost.

Ruch statków wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków. Przyszło 528 (509) statków o pojemności 533.422 n. r. t. (497.467 n. r. t.), wyszło zaś 537 (507) statków o pojemności — 535.046 n. r. t. (486.091 n. r. t.).

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w m. lipcu r. b. wyniósł 1.010:3 n. r. t. (977:3 n. r. t.).

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 48 (58). Średni postój statków wyniósł 50:8 godzin (51:1 godzin).

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Polska, Szwecja, Dania, Niemcy, Anglia, Finlandia, Włochy, Norwegia, Francja, Stany Zjedn. Am. P., Grecja, Łotwa, Estonia, Holandia, W. M. Gdańsk, Panama i Węgry. Nastąpiło za tym przegrupowanie Polski z 2-go na 1-sze miejsce, Grecji z 1-go na 2-gie, Niemiec z 3-go na 4-te, Danii z 5-go na 3-cie, Anglii z 4-go na 5-te, Grecji z 6-go na 11-te, Włoch z 11-go na 7-me. Kolejność pozostałych bander uległa nieznacznemu przesunięciu. Reprezentowane były ogółem bandery 17 (18) państw.

Obroty zamorskie w m. lipcu rb. wyniosły 781.510:7 ton, wobec 813.009:6 ton w m. czerwcu rb. oraz 627.959:8 ton w m. lipcu 1936 r.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w m. lipcu r. b. (781.510:7 t.) złożył się przywóz zamorski — 135.841.3 t., oraz wywóz zamorski — 645.669.4 t.

Przywóz zamorski w m. sprawozdawczym wykazuje w porównaniu z poprzednim rekordowym dla przywozu miesiącem czerwcem r. b. (177.939:8 t.) 23.6% spadek, natomiast w stosunku do lipca 1936 r. (109.480:— t.) 24.1% wzrost.

W porównaniu z ub. miesiącem czerwcem rb. wzrost wykazały następujące pozycje przywozu: — kakao — 934:4 t. (194.8 t.), śledzie — 2.392.2 t. (414.— t.), piryty 11.106.6 t. (—), tłuszcze zwierzęce — 1.079.3 t. (697.— t.), żużle Thomasa — 11.950.— t. (2.800.— t.) oraz środki transportowe — 965.9 t. (727.9 t.).

Spadek natomiast wykazały następujące pozycje: nasiona oleiste — 2.978.2 t. (5.283.4 t.), ryż surowy — 98.1 t. (7.684.— t.), owoce świeże i suszone — 1.027.4 t. (2.276.2 t.), rudy różne i wypałki pirytowe — 18.638.2 t. (22.309.4 t.), garbniki — 1.092.4 t. (1.618.— t.), fosforyty — 3.234.— t. (12.028.9 t.), wełna i odpadki — 542.— t. (1.404.8 t.), bawełna i odpadki — 5.053.8 t. (5.803.5 t.), złomu — 53.028.9 t. (85.606.3 t.), oraz miedź — 848.9 t. (1.524.5 t.).

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym wykazuje 1.6% wzrost w porównaniu z ub. mies. czerwcem r. b. oraz 24.5% wzrost w stosunku do mies. lipca 1936 r.

Wzrost wywozu w m. sprawozdawczym spowodowały przede wszystkim nast. pozycje: bekony — 1.902.7 ton (1.315.2 t.), jaja — 3.178.9 t. (1.606.2 t.), masło — 1.444.2 t. (768.7 t.), węgiel — 505.215.1 t. (470.868.2 t.), cukier — 9.461.3 t. (2.457.7 t.), oraz kopalniaki — 6.168.5 t. (4.154.2 t.). —

Spadkowi uległy natomiast nast. pozycje wywozu: — słód — 1.512.1 t. (2.481.6 t.), sól — 0.3 t. (691. 5 t.), węgiel bunkrowy — 50.295.1 t. (63.952.2 t.), kos — 21.721.5 t. (29.175.— t), drzewo tarte — 15.215.— t. (18.520.— t.), celuloza — 396.6 t. (1.002.8 t.), metale różne — 5.328.1 t. (12.967.7 t.), szyny kolejowe — brak (4.019.— t.), rury — 1.775.4 t. (3.678..— t.).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje w porównaniu z ub. mies. czerwcem rb. spadek przywozu — 396.1 t. (534.4 t.) oraz spadek wywozu — 995.8 t. (2.091.4 t.). Z ważniejszych pozycyj przywozu wymienić należy przede wszystkim ryby z połowów własnych — 277.2 t. (286.4 t.) oraz przetwory chemiczne — 70.3 t. (brak). Na wywóz złożyły się przede wszystkim nast. pozycje: ryż wyłuszczony — 487.1 t. (1.158.6 t.), kawa — 69.3 t. (73.7 t.), tłuszcze zwierzęce — 88.6 t. (18.— t.), garbniki — 50.— t. (305.1 t.), papier i odcinki papierowe — 62.5 t. (69.6 t.) oraz miedź — 37.2 t. (155.2 t.).

Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wykazuje wzrost przywozu — 4.725.— t. (4.054.8 t.) natomiast spadek wywozu — 7.506.2 t. (8.826.5 t.). Z ważniejszych pozycyj przywozu wymienić należy: mąkę — 271.1 t. (164.3 t.), cukier — 3.530.1 t. (2.345.3 t.), tkaniny — 216.2 t. (179.7 t.), deski i łaty — 251.1 t. (240.— t.), oraz wyroby żelazne i metalowe — 116.6 t. (98.— t.). Na wywóz złożyły się głównie pozycje: ryż wyłuszczony — 3.269.1 t. (4.350.3 t.), tłuszcze roślinne — 272.9 t. (450.9 t.), tłuszcze zwierzęce — 260.5 t. (234.5 t.), tran — 123.4 t. (59.6 t.), skóry — 262.5 t. (307.4 t.), papier — 274.6 t. (850.1 t.), celuloza — 178.4 t. (53.7 t.), wyroby żel. i metal. — 311.4 t. (121.— t.) oraz miedź — 304.— t. (180.5 t.).

Ruch pasażerów wykazuje w związku z sezonem wycieczek morskich znaczne ożywienie zarówno na przyjeździe, jak i na wyjeździe. Przyjechało mianowicie 3.018 osób (1.151), wyjechało zaś 4.620 osób (2.664).

Errata: W numerze kwiecień—maj str. 39 przestawiono miejsce bandery Niemiec i Łotwy: jest Niemcy 11, Łotwa 2 powinno być: Niemcy 2, Łotwa 11

# II. OBRÓT TOWARÓW *GOODS TURNOVER* TON

## 1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

### A. Przywóz *(imports)*

| Poz. tar. cel. | Lipiec *July* | Czerwiec *June* | Od początku roku *(January—July)* |
|---|---|---|---|
| **Cały przywóz** | **135 841·3** | **177 939·8** | **1 016 812·2** |
| **I. Wytwory pochodzenia roślinnego** *(agricultural products)* | **6 460·4** | **17 001·9** | **123 343·7** |
| w tym m. in.: | | | |
| 24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)* . . . | 2 978·2 | 5 283·4 | 32 976·7 |
| 30/12. Ryż surowy *(rice)* . | 98·1 | 7 684·— | 38 239·— |
| 53-56. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)* | 1 027·4 | 2 276·2 | 35 865·1 |
| 69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* . . . | 43·8 | 71·6 | 523·3 |
| 76. Kawa *(coffee)* . . . . | 232·2 | 311·6 | 2 461·9 |
| 78. Herbata *(tea)* . . . . . | 87·1 | 90·6 | 889·— |
| 80. Kakao *(cocoa)* . . . . | 934·4 | 194·8 | 4 261·9 |
| 81-82. Korzenie *(spices)* . | 51·7 | 124·4 | 682·3 |
| **II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego** *(live animals & animal products)* | **2 490·6** | **544·8** | **16 082·1** |
| 116-117. Śledzie *(herrings)* . | 2 392·2 | 414·— | 14 794·1 |
| **III. Wytwory pochodzenia mineralnego** *(mineral products)* | **36 822·3** | **35 308·5** | **178 237·—** |
| 177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)* . . . | 18 638·2 | 22 309·4 | 102 582·9 |
| 177/1c. Piryty *(pyrites)* . . | 11 106·6 | — | 19 745·4 |
| **IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych** *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)* | **1 723·9** | **1 301·5** | **12 818·5** |
| 205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)* . . . . | 355·8 | 320·7 | 2 257·7 |
| 215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)* . . . . . | 1 079·3 | 697·— | 7 806·2 |
| **V. Przetwory spożywcze, tytoń** *(foodstuffs, tobacco)* | **395·5** | **454·3** | **3 112·3** |
| 287. Makuchy *(oil cake)* . . | — | — | 302·2 |
| 293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)* . . . . . . . . | 299·6 | 246·1 | 1 275·— |
| **VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby** *(chemicals, pharmaceutic products, paints)* | **17 554·8** | **17 123·6** | **122 654·1** |
| 424-428. Garbniki *(tanning extracts)* . . . . . . . . | 1 092·4 | 1 618·— | 9 300·5 |
| 473/3. Fosforyty *(phosphates)* | 3 234·— | 12 028·9 | 76 163·4 |
| 477. Żużle Thomasa *(Thomas slag)* . . . . . . . | 11 950·- | 2 800·— | 30 045·7 |
| 479. Sól potasowa *(potassium salts)* . . . . . . . | — | — | — |
| **VII. Skóry, futra, wyroby skórzane** *(hides, furs, leather goods)* | **1 997·5** | **2 022·4** | **14 924·3** |
| 492-513. Skóry *(hides and skins)* . . . . . . . . . | 1 985·9 | 2 013·7 | 14 858·1 |

| Poz. tar. cel. | Lipiec *July* | Czerwiec *June* | Od początku roku *(January—July)* |
|---|---|---|---|
| **VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich** *(raw textile materials and fabrics)* | **7 721·6** | **9 757·5** | **84 570·6** |
| 589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)* | 542·— | 1 404·8 | 15 327·8 |
| 606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)* . | 5 053·8 | 5 803·5 | 49 035·3 |
| 624. Juta *(jute)* . . . . . . | 837·2 | 830·7 | 6 520·9 |
| **IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów** *(rubber & rubber goods)* | **467·9** | **823·2** | **5 743·5** |
| **X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie** *(wood, corkwood, wood products & baskets wares)* | **118·9** | **164·1** | **1 293·4** |
| **XI. Papier i wyroby z niego** *(paper & paper wares)* | **3 032·1** | **3 376·—** | **20 314·3** |
| 803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)* . . . . . . | 1 978·5 | 2 065·9 | 12 718·2 |
| 794, 795. Celuloza *(cellulose)* | 970·5 | 1 165·9 | 7 126·8 |
| **XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane** *(stone, ceramic & glass wares)* | **32·5** | **82·7** | **357·8** |
| **XIII. Metale i wyroby z nich** *(metals & metal goods)* | **55 203·3** | **88 580·9** | **422 429·2** |
| 927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)* . . . . . . . . . . | 53 028·9 | 85 606·3 | 404 134·7 |
| 977. Miedź *(copper)* . . . | 848·9 | 1 524·5 | 9 092·5 |
| **XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny** *(machinery, apparatus, electric products)* | **558·4** | **474·—** | **3 844·—** |
| **XV. Środki transportowe** *(means of transport)* | **965·9** | **727·9** | **5 267·4** |
| **XVI—XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja** *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)* | **163·8** | **131·5** | **1 334·7** |
| **XVIII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione** *(Sundry goods non specified)* | **131·9** | **65·—** | **485·3** |

# B. Wywóz *(exports)*

| Poz. tar. cel. | Lipiec *July* | Czerwiec *June* | Od początku roku *(January—July)* |
|---|---|---|---|
| **Cały wywóz** | **645 669·4** | **635 069·8** | **4 107 574·8** |
| **I. Wytwory pochodzenia roślinnego** *(agricultural products)* | **2 851·—** | **4 041·7** | **28 117·—** |
| 1. Pszenica *(wheat)* . . . | — | — | 26·7 |
| 2. Żyto *(rye)* . . . . . . . | — | — | 20·4 |
| 9-16. Strączkowe *(siliguose)* | 2·6 | 30·— | 656·— |
| 27/1-2. Mąka *(flour)* . . . | — | — | 175·2 |
| 27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)* . . . . . . . | 738·— | 693·2 | 2 973·— |
| 35. Słód *(malt)* . . . . . . | 1 512·1 | 2 481·6 | 17 712·1 |
| **II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego** *(live animal & animal products)* | **7 038·9** | **5 035·9** | **32 279·8** |
| 121/3a. Bekony *(bacon)* . . | 1 902·7 | 1 315·2 | 11 157·9 |
| 125. Jaja *(eggs)* . . . . . | 3 178·9 | 1 606·2 | 9 796·4 |
| 127. Masło *(butter)* . . . . | 1 444·2 | 768·7 | 3 052·1 |
| **III. Wytwory pochodzenia mineralnego** *(mineral products)* | **578 087·1** | **565 100·3** | **3 624 124·6** |
| 154. Cement *(cement)* . . . | 578·6 | 266·6 | 3 718·9 |
| 174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)* . . . . . . . . . . | 0·3 | 691·5 | 1 065·9 |
| 180. Węgiel kamienny *(coal)* | 505 215·1 | 470 868·2 | 3 122 168·4 |
| 180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)* . . . . . . . | 50 295·1 | 63 952·2 | 330 450·7 |
| 182. Koks *(coke)* . . . . . | 21 721·5 | 29 175·— | 148 537·5 |
| 197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)* . . . | — | — | 182·3 |
| **IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych** *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)* | **45·1** | **59·4** | **457·9** |
| **V. Przetwory spożywcze, tytoń** *(foodstuffs, tobacco)* | **15 975·6** | **4 799·5** | **55 528·5** |
| 259-260. Cukier *(sugar)* . . | 9 461·3 | 2 457·7 | 24 592·3 |
| 287. Makuchy *(oil cake)* . . | 849·5 | 825·— | 8 598·— |
| 288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)* . . . . . | — | — | 2 542·1 |
| **VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby** *(chemicals, pharmaceutic products, paints)* | **2 074·—** | **2 055·5** | **53 442·7** |
| 299/18. Soda *(soda)* . . . | — | — | 4·1 |
| 300/4. Siarczan amonu *(sulphate of ammonia)* . . . . | — | 594·1 | 32 536·2 |
| 479. Sól potasowa *(potassium salts)* . . . . . . . | — | — | 2 550·— |
| 480-482. Saletra *(Salpetre)* . | 11·— | 17·— | 83·— |
| **VII. Skóry, futra, wyroby skórzane** *(hides, furs, leather goods)* | **257·5** | **309·2** | **2 408·4** |

| Poz. tar. cel. | Lipiec *July* | Czerwiec *June* | Od początku roku *(January—July)* |
|---|---|---|---|
| **VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich** *(raw textile materials and fabrics)* | **1 556·2** | **1 207·1** | **10 816·8** |
| 563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)* | 703·— | 730.6 | 4 467·— |
| **IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów** *(rubber, its substitute and rubber goods)* | **68·7** | **29·3** | **367·—** |
| **X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie** *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)* | **24 357·8** | **25 463·—** | **113 209·9** |
| 747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)* | 6 168·5 | 4 154·2 | 10 752·7 |
| 749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)* . . . . . | 15 215·— | 15 520·— | 83 863·4 |
| 752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)* . . . . | — | — | — |
| 757/3. Klepki *(staves)* . . . | 142·5 | 91·4 | 462·5 |
| 772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* . . | 1 501·7 | 1 584·7 | 10 598·7 |
| **XI. Papier i wyroby z niego** *(paper & paper wares)* | **1 219·4** | **1 643·5** | **8 035·—** |
| 792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)* | 618·2 | 414·6 | 3 077·5 |
| 794, 795. Celuloza *(cellulose)* | 396·6 | 1 002·8 | 3 224·6 |
| **XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane** *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)* | **47·8** | **85·9** | **399·5** |
| **XIII. Metale i wyroby z nich** *(metals & metals products)* | **11 843·2** | **25 040·5** | **170 845·4** |
| 925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)* . . . . . . | 5 328·1 | 12 967·7 | 64 794·5 |
| 932/1. Szyny kolejowe *(rails)* | — | 4 019·— | 39 709·4 |
| 937-938, 955, Rury żelIwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)* . . . . . . . . | 1 775·4 | 3 678·— | 19 434·— |
| 968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* . | 1 255·4 | 840·9 | 10 879·4 |
| **XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny, środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne** *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments)* | **213·1** | **145·—** | **6 632·—** |
| **XIX—XX. Towary różne oddzielnie niewymienione** *(sundry non specified goods)* | **34·—** | **54·—** | **310·3** |

# C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

| | | |
|---|---|---|
| Lipiec *(July)* . . . . . . . . . . | 1937 — | 781.510·7 |
| Czerwiec *(June)* . . . . . . . . . | 1937 — | 813 009·6 |
| Lipiec *(July)* . . . . . . . . . . | 1936 — | 627.959·8 |
| Od początku roku *(January — July)* | 1937 — | 5.124.387·— |
| " " " " " | 1936 — | 4.237 044·5 |

## 2. OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Danzig includet)*

| Poz. tar. cel. | | Lipiec *July* | Czerwiec *June* | Od początku roku *January — July* |
|---|---|---|---|---|
| **Przywóz** | *(imports)* | **396·1** | **534·4** | **5 229·-** |
| 1, 2, 3, 4 | — Zboże *(grain)* . . | — | — | — |
| 9—16 | — Strączkowe . . . | — | — | — |
| 24—26 | — Nasiona oleiste . . *(oil seeds)* | — | — | — |
| 27/1—2 | — Mąka *(flour)* . . | — | — | — |
| 30/1. 2 | — Ryż *(rice)* . . . | — | — | — |
| 31, 32 | — Krochmale *(starch)* | — | — | 5·— |
| 27/3—32 | — Mąka pastewna . | — | — | — |
| 40—50 | — Warzywa *(greens)* | — | 67·— | 67·— |
| 53, 58, 60—64 | — Owoce świeże *(fresh fruit)* | — | — | 46·9 |
| 76 | — Kawa *(coffee)* . . | — | — | — |
| 81—82 | — Korzenie *(spices)* . | — | — | — |
| 116 | — Ryby połowy włas. *(fish)* | 277·2 | 286·4 | 2 983·6 |
| 117 | — Śledzie *(herrings)* | — | — | — |
| 198, 199 | — Asfalt *(asphalt)* . | — | 100·— | 100·— |
| 215—218 | — Tłuszcze zwierz. sur. *(animal origin)* | — | — | — |
| 226—229 | — Przetwory mączne *(flour products)* | — | — | — |
| 205—214 | — Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils of veget. orig.)* . . | — | — | 2·2 |
| 272, 273, 276, 278 | Napoje alkoholowe *(spirits)* | — | — | 26·— |
| 295—491 | — Przetwory chemiczne *(chemicals)* . . | 70·3 | — | 76·6 |
| 296/1—300/1 | — Amoniak . . . . *(ammonia)* | — | — | 1.437·9 |
| 30?/4 | — Siarczan amonu *(sulph. of ammonia)* | — | — | 278·9 |
| 492—515 | — Skóry . . . . . . *(skins and hides)* | — | — | 18·4 |
| 597—622 | — Tkaniny *(textiles)* | — | — | — |
| 624 | — Juta *(jute)* . . . | — | — | — |
| 757, 778 | — Wyroby z drzewa *(wood goods)* | — | 81·— | 119·— |
| 742—803 | — Papier *(paper)* . . | — | — | 8·4 |
| 862—887 | — Wyroby ceramiczne *(ceramic products)* | — | — | — |
| 896—927 | — Szkło *(glass)* . . . | — | — | — |
| 930—966 | — Wyr. żel. i metal. *(iron and steel goods)* | 4·5 | — | 7·8 |
| | Różne *(various)* . | 44·1 | — | 51·3 |
| **Wywóz** | *(exports)* | **995·8** | **2 091·4** | **10 041·7** |
| 23 | — Pestki drzew owocowych *(fruits stones)* | — | — | 0·5 |
| 17, 23, 25 | — Nasiona *(seeds various)* | — | — | — |
| 24—26 | — Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)* | 0·2 | — | 173·4 |
| 131, 32 | — Krochmale *(starch)* | — | — | — |
| 27/1—2 | — Mąka *(flour)* . . | — | — | — |
| 30/1—2 | — Ryż wyłuszczony . *(husked rice)* | 487·1 | 1 158·6 | 5 219·2 |
| 35 | — Słód *(malt)* . . . | — | — | — |
| 40—50 | — Warzywa *(greens)* | — | — | — |
| 53—58, 60—64 | — Owoce świeże . . *(fresh fruit)* | — | — | 220·3 |
| 59, 61—63, 66 | — Owoce suszone *(dried fruit)* . . . | — | 7·2 | 22·1 |
| 67, 68 | — Konserwy owocowe *(fruit preserves)* | — | — | 0·6 |
| 69, 72 | — Orzechy i migdały *(nuts & almonds)* | — | — | 7·7 |
| 76 | — Kawa *(coffee)* | 69·3 | 73·7 | 223·9 |
| 78 | — Herbata *(tea)* . . | — | — | 2·1 |
| | Kakao *(cocoa)* . . | 18·1 | 11·6 | 171·5 |
| 81, 82 | — Korzenie *(spices)* | 0·5 | 1·— | 7·3 |
| 83 | — Rośliny lecznicze . *(farmaceutic plants)* | — | 0·5 | 0·5 |
| 95—97 | — Żywica *(resin)* . . | 31·1 | 8·— | 86·8 |
| 117 | — Śledzie *(herrings)* | — | — | 85·8 |
| 127—200 | — Oleje *(oils)* . . . | 10·— | — | 10·— |
| 137/2—3 | — Jelita *(casings)* . . | 3·3 | — | 26·— |
| 142—143 | — Gąbki i muszle . . *(sponges and shells)* | 3·1 | — | 4·7 |
| 148 | — Kamienie *(stones)* | 20·— | — | 641·— |
| 150 | — Glinki *(clay)* . . | — | — | — |
| 170/1, 2, 171/1, 2 | Materiały szlifierskie *(grindings materials)* | — | 85·— | 85·— |
| 177 | — Rudy różne . . . *(various ores)* | — | — | — |
| 198, 199 | — Asfalt *(asphalt)* . | 0·2 | — | 0·2 |
| 200/8, a, b, c, | — Wazelina *(vaseline)* | — | — | 19·1 |
| 203—204 | — Wosk *(wax)* . . . | 2·— | — | 2·2 |
| 205—214 | — Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin)* | 25·7 | 44·8 | 284·5 |
| 215—218 | — Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)* | 88·6 | 18·— | 390·— |
| 216 | — Tran *(cod-liver-oil)* | 5·5 | 41·2 | 99·— |
| 219 | — Stearyna *(stearine)* | 1·8 | 3·— | 32·2 |
| 245 | — Mleko skondensowane *(condensed milk)* | — | — | — |
| 254—256 | — Ryby *(fish)* . . . | — | — | 0·1 |
| 276—278 | — Napoje alkoholowe *(spirits)* | — | — | — |
| 295/6 | — Siarka *(sulphur)* . | — | — | 10·— |
| 295—491 | — Przetwory chemiczne *(chemicals)* . . | 0·3 | 14·3 | 122·9 |
| 299/18 | — Soda *(soda)* . . . | — | — | 53·3 |
| 405—425 | — Farby *(paints)* . . | 19·8 | 32·9 | 22·4 |
| 404 | — Sadze *(soot)* . . . | — | — | 924·1 |
| 424—428 | — Garbniki . . . . . | 50·— | 305·1 | — |
| 429—454 | — Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* . | — | — | — |
| 492—513 | — Skóry *(skins)* . . | 27·— | 42·1 | 230·9 |
| 589/1, 2, 592 | — Wełna *(wool)* . . | — | — | — |
| 597—622 | — Tkaniny *(textiles)* | 0·4 | — | 0·4 |
| 606 | — Bawełna *(cotton)* . | — | — | — |
| 624 | — Juta *(jute)* . . . | — | — | — |
| 625, 626 | — Sizal *(sisal)* | — | 3·7 | 25·— |
| 720—7?4 | — Kauczuk *(rubber)* | 5·4 | 3·9 | 54·6 |
| 757—778 z wyj. 772, 771 | — Wyroby z drzewa . — *(wood goods)* | — | — | 3·2 |
| 772, 773 | — Dykty i forniery *(plywoods)* | — | — | — |
| 779 | — Korek. wyr. z korka | — | — | — |
| 794, 795 | — Celuloza *(cellulose)* | — | — | — |
| 792—803 | | | | |
| 807—808 | — Fibra *(fibre)* . . . | — | — | 3·3 |
| 809—819, 826 | — Papier i obcinki papierowe *(paper and paper waste)* | 62·5 | 69·6 | 387·7 |
| 925—981 | — Metale różne . . *(various metals)* | 2·— | — | 11·3 |
| 930—965 | — Wyroby żel. i metal. *(iron ware & steel ware)* | 8·2 | — | 76·3 |
| 966 | — Cyna *(tin)* . . . . | — | 12·— | 56·5 |
| 968 | — Cynk *(zinc)* . . . | — | — | — |
| 977 | — Miedź . . . . . . | 37·2 | 155·2 | 207·6 |
| | Różne *(various)* . | 16·5 | — | 36·5 |
| **Przywóz i wywóz razem** | | **1 391·9** | **2 625·8** | **15 270·7** |

## 3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ *(river traffic)*

| poz. tar. cel. | | Lipiec *July* | Czerwiec *June* | Od początku roku *January — July* |
|---|---|---|---|---|
| **Przywóz** | *(imports)* | **4 725·-** | **4 054·8** | **29 935·4** |
| 1—4 | — Zboże . . . . . . *(grain)* | 1·9 | — | 1·9 |
| 17, 23, 25 | — Nasiona . . . . . *(seeds various))* | 1·— | 1·— | 27·— |
| 24—26 | — Nasiona oleiste różne . . . . . . *(various oils seeds)* | 0·2 | — | 1.2 |
| 31, 32 | — Krochmale *(starch)* | — | — | 36·6 |

| Poz. tar. cel. | | Lipiec *July* | Czerwiec *June* | Od początku roku *January—July* |
|---|---|---|---|---|
| 27/1—3 | — Mąka *(flour)* | 271·1 | 164·3 | 717·7 |
| 27/3—32 | — Mąka pastewna | — | — | — |
| 28/1—5 | — Kasza *(grits)* | 8·— | — | 9·7 |
| 35 | — Słód *(malt)* | — | — | 125·— |
| 40—50 | — Warzywa *(greens)* | 0·5 | 0·8 | 7·— |
| 53, 58, 60—64 | — Owoce świeże *(fresh fruit)* | 4·7 | — | 4·7 |
| 59, 61—63, 66 | — Owoce suszone *(dried fruit)* | 6·5 | — | 8·1 |
| 67, 68 | — Konserwy owocowe *(fruit preserves)* | 1·3 | 2·3 | 6·2 |
| 76 | — Kawa *(coffee)* | — | 2·5 | 13·3 |
| 77 | — Cykoria *(succory)* | 1·5 | 0·6 | 2·8 |
| 78 | — Herbata *(tea)* | — | — | — |
| 80 | — Kakao *(cocoa)* | 0·3 | — | 4·6 |
| 81, 82 | — Korzenie *(spices)* | — | — | 7·4 |
| 95, 97 | — Żywica *(resin)* | 1·6 | — | 3·9 |
| 104/3 | — Trawa morska *(sea grass)* | — | — | 2·1 |
| 125 | — Jaja *(eggs)* | 12·2 | 7·7 | 22·5 |
| 127—200 | — Oleje *(oils)* | 1·8 | — | 3·9 |
| 128/1—4 | — Ser *(cheese)* | — | — | 0·2 |
| 131 | — Pierze *(feather)* | — | — | — |
| 136 | — Kości *(bones)* | — | — | 209·8 |
| 137/2a. b | — Jelita *(casings)* | — | 3·7 | 4·5 |
| 205 | — Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin.)* | — | — | 29·2 |
| 215, 217, 218 | — Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)* | 0·5 | 3·4 | 110·6 |
| 225 | — Gliceryna *glycerine* | — | 23·3 | 23·8 |
| 228 | — Makaron *(macaroni)* | 19·— | 13·7 | 48·4 |
| 243/1—2 | — Konserwy mięsne *(meat preserves)* | 0·1 | — | 0·1 |
| 254, 256 | — Ryby i konserwy rybne *(fishes)* | 0·5 | — | 1·2 |
| 259, 260 | — Cukier *(sugar)* | 3 530·1 | 2 345·3 | 19 610·9 |
| 272, 273, 276, 278 | Napoje alkoholowe *(spirits)* | 82·2 | 95·5 | 288·8 |
| 295—491 | — Przetwory chemiczne *(chemicals)* | 7·3 | 32·5 | 68·— |
| 300/4 | — Siarczan amonu *(sulphobeof ammona)* | — | 592·9 | 3 648·9 |
| 299/18 | — Soda *(soda)* | — | — | — |
| 296/1—3ı0/2 | — Amoniak *(ammonia)* | — | — | 1 040·— |
| 405—425 | — Farby *(paints)* | 1·8 | 0·7 | 5·3 |
| 411/2 | — Biel cynkowa *(zinc white)* | 0·7 | — | 0·9 |
| 429—454 | — Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* | 1·7 | 1·9 | 8·8 |
| 466—470 | — Klej i żelatyna *(glue and gelatine)* | 0·2 | 1·3 | 2·— |
| 492—513 | — Skóry *(skins)* | 25·8 | 43.6 | 93·— |
| 534—559 | — Wyroby skórzane *(leather goods)* | — | — | 0·6 |
| 573—622 | — Tkaniny *(textile fabrics)* | 216·2 | 179·7 | 688·6 |
| 589/1, 2 592 | — Wełna *(wool)* | 9·1 | — | 29·1 |
| 606/1 2 a b | — Odpadki bawełny *(cotton waste)* | 1·6 | — | 3·1 |
| 646—648 | — Sznury *(ropes)* | 1·— | 1·3 | 4·3 |
| 720, 724 | — Kauczuk *(rubber)* | — | — | 2·2 |
| 725—746 | — Wyroby gumowe *(rubber goods)* | 3·4 | 1·6 | 6·6 |
| 749, 750, 751 | — Deski i łaty *(boards & laths)* | 251·1 | 240·— | 2 039·— |
| 757—778 | — Wyroby z drzewa *(wood goods)* | 14·5 | 6·1 | 42·8 |
| 776 | — Meble *(bentwood furniture)* | 5·7 | 2·1 | 12·2 |

| Poz. tar. cel. | | Lipiec *July* | Czerwiec *June* | Od początku roku *January—July* |
|---|---|---|---|---|
| 779—787 | — Korek, wyr. z korka *(cork wood and cork goods)* | — | — | — |
| 792, 803, 809, 826 | Papier *(paper)* | 77·— | 54·6 | 271·3 |
| 836—847 | — Książki i broszury *(books)* | 0.2 | — | 0·4 |
| 862—887 | — Wyroby ceram. *(ceramic products)* | 1·6 | 0·4 | 13·9 |
| 896—927 | — Szkło i wyroby *(glass and glass ware)* | 22·9 | 1·4 | 28·1 |
| 925—981 | — Metale różne *(various metals)* | — | — | 10·— |
| 930—965 | — Wyr. stal. i metal. *(iron & steel goods)* | 116·6 | 98·— | 356·— |
| 968 | — Cynk *(zinc)* | — | — | — |
| | Różne *(various)* | 21·7 | 132·1 | 227·2 |
| | **Wywóz** *(exports)* | **7 506·2** | **8 826·5** | **36 791·5** |
| 7 | — Kukurydza *(maize)* | — | — | — |
| 23 | — Pestki drzew owocowych *(fruit stones)* | 5·5 | 1·5 | 14·6 |
| 24—26 | — Nasiona oleiste *(oil seeds)* | 59·2 | 423·7 | 1 495·4 |
| 17, 23, 25 | — Nasiona *(seeds various)* | 163·5 | 1·1 | 168·6 |
| 24/1—3 | — Mąka *(flour)* | 63·8 | 2·3 | 67·2 |
| 28 | — Kasza *(grits)* | 1·8 | 3·7 | 11·1 |
| 30 | — Ryż wyłuszczony *(husked rice)* | 3 269·1 | 4 350·3 | 13 619·9 |
| 31 | — Krochmal *(starch)* | — | 1·3 | 13·4 |
| 53, 58, 60—64 | — Owoce świeże *(fresh fruit)* | 60·3 | 40·5 | 1 067·— |
| 59, 61—63, 66 | — Owoce suszone *(dried fruit)* | 28·9 | 120·9 | 628·3 |
| 62—72 | — Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* | 3·6 | 3·5 | 20·4 |
| 67—68 | — Konserwy owocowe *(fruit preserves)* | 0·1 | 2·6 | 8·3 |
| 76 | — Kawa *(coffee)* | 37·3 | 53·4 | 479·9 |
| 78 | — Herbata *(tea)* | 18·1 | 19·2 | 89·— |
| 80 | — Kakao *(cocoa)* | 143·1 | 171·9 | 888·— |
| 81—82 | — Korzenie *(spices)* | 15·— | 7·7 | 54·7 |
| 89 | — Rośliny lecznicze *(medicinal plants)* | 6·9 | 1·1 | 33·— |
| 95, 97 | — Żywica *(resin)* | 65·1 | 513·7 | 1 085·2 |
| 104 | — Trawy morskie, trzcina *(sea, grass, reed)* | 28·4 | 2·3 | 88·6 |
| 117 | — Śledzie *(herrings)* | 3·— | — | 17·— |
| 127—200 | — Oleje *(oils)* | 98·1 | 3·7 | 154·1 |
| 128/1—4 | — Sery *(cheese)* | — | — | 0·9 |
| 129/1—5 | — Kazeina *(caseine)* | 1·2 | 0·5 | 13·3 |
| 137/2a. b | — Jelita *(casings)* | 3·1 | 12·9 | 44·3 |
| 143/1—3 | — Muszle *(shells)* | — | 1·1 | 40·9 |
| 148 | — Kamienie *(stones)* | 19·2 | 7·7 | 31·4 |
| 150 | — Glinki ceramiczne *(ceramie clay)* | 5·2 | 0·6 | 406·7 |
| 154 | — Cement *(cement)* | — | 2·5 | 2·6 |
| 156/1—2 | — Talk *(talc)* | — | 0·4 | 0·4 |
| 161 | — Minerały zawier. bor *(minerals bor)* | 171·6 | — | 368·6 |
| 170 | — Art. szlifierskie *(grinding materials)* | 7·4 | 12·7 | 64·8 |
| 177 | — Rudy różne *(various ores)* | 0·2 | — | 5·9 |
| 186—188 | — Smoła *(pitch)* | — | — | — |
| 193—199 | — Asfalt *(asphalt)* | 1·7 | 5·9 | 7·7 |
| 200—8, a. b. c. | — Wazelina *(waseline)* | 6·7 | 28·1 | 122·9 |
| 203—204 | — Wosk *(wax)* | 19·2 | 2·7 | 59·4 |
| 205, 214 | — Tłuszcze i oleje roślinne *(vegetable oils and fats)* | 272·9 | 450·9 | 1 539·3 |
| 213/1—3 | — Pokost *(varnish)* | — | 0·1 | 0·1 |
| 215, 217—218 | — Tłuszcze zwierz. sur. *(raw fats)* | 260·5 | 234·5 | 1 936·5 |

| Poz. tar. cel. | Lipiec *July* | Czerwiec *June* | Od początku roku *January-June* |
|---|---|---|---|
| 216 — Tran *(whale oil)* . | 123·4 | 59·6 | 399·8 |
| 219 — Stearyna *(stearine)* | 1·5 | 28·3 | 82·1 |
| 254, 256 — Ryby i konserwy rybne *(fish)* . . . | 16·2 | 11·4 | 67·— |
| 259—260 — Cukier *(sugar)* . | 0·7 | — | 0·7 |
| 272—273, 276, 278 Napoje alkoholowe *(spirits)* | 0·8 | 1·3 | 6 2 |
| 286, 287 — Otręby i makuchy *(bran & oil cakes)* | 118·3 | 3·— | 125·1 |
| 293 - 294/1, 2, 3, 6 Tytoń *(tobacco)* . | — | — | — |
| 295/6 — Siarka *(sulphur)* . | 25·— | 21·5 | 91·8 |
| 29?/18 — Soda *(soda)* . . | 0·6 | — | 2·7 |
| 292--491 — Przetwory chemiczne oprócz oddz. wym. *(chemicals)* . | 100·— | 74·7 | 442·4 |
| 408 — Sadze *(soot)* . . | 27·3 | — | 85·8 |
| 405, 4(7, 409 412, 418, 420 423 — Farby *(paints)* . | 67·7 | 5·— | 250·8 |
| 424—427 Garbniki . . . . . *(tanning extracts)* | 156·1 | 101·9 | 948·8 |
| 429, 450—454— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* . | 5·3 | 8·2 | 18·8 |
| 466, 470 — Klej i żelatyna . *(glue and gelatine)* | 8·7 | 0·3 | 11·3 |
| 487 — Celuloid *(celluloid)* | — | 2·2 | 8·— |
| 492, 513 — Skóry *(skins)* . . | 262·5 | 307·4 | 1 313·9 |
| 589/1, 2 592 — Wełna *(wool)* . . | 30·8 | 101.1 | 1 615·6 |
| 597-605. 613 — 606 — Bawełna *(cotton)* | 15·7 | 9·1 | 34·7 |
| 622 — Tkaniny *(textiles)* | 155·6 | — | 187·2 |
| 624 — Juta *(jute)* . . . | 0.5 | — | 21·— |
| 625—626 — Sizal *(sisal)* . . . | 6·— | 6·— | 41·7 |
| 646—648 — Sznury *(ropes)* . | 4·8 | 3·5 | 37·7 |
| 720, 724 — Kauczuk *(rubber)* | 110·7 | 104·— | 590·1 |
| 715, 746 — Wyroby gumowe . *(rubber goods)* | 20·7 | 34·6 | 83·8 |
| 750 — Drzewo egzotyczne *(exotic wood)* | 33·2 | — | 34·2 |
| 757, 778 — Wyroby z drzewa *(wood goods)* | 53·4 | 3·3 | 81·5 |
| 779 — Korek, wyroby z korka . . . . . *(cork goods)* | — | 12·7 | 12·7 |
| 792, 803, 809 797, 800 — Tektura . . . . . *(pastboard)* | — | 22·— | 53·8 |
| 807, 808 — Fibra *(fibre)* . . | 13·3 | 14·7 | 60·9 |
| 826 — Papier *(paper)* . | 274·6 | 850·1 | 2 034·3 |
| 794/1, 2 795 — Celuloza *(cellulose)* | 178·4 | 53·7 | 425·3 |
| 862—887 — Wyroby ceramiczne *(ceramic goods)* | 10·9 | 1·5 | 31·2 |
| 896—927 — Szkło i wyroby . *(glass and glass ware)* | 1·4 | 1 2 | 10·1 |
| 925—981 — Metale różne . . *(various metals)* | 43·— | 32·5 | 178·3 |
| 927 — Żelastwo (złom) . *(scrap iron)* | 1·1 | 1·7 | 51·— |
| 930 965 — Wyroby stal. i żelazne *(hardware)* . | 311·4 | 121·— | 611·— |
| 955 — Rury żelazne . . (iron pipes) | — | — | — |
| 966/1—4 — Cyna *(tin)* . . . | 21·4 | 35·3 | 119·9 |
| 977 — Miedź *(copper)* . | 304·— | 180·5 | 1 342·9 |
| 1037, 1098 — Masz. apar. i części *(machinery apparatus parts)* . | 11·— | 60·— | 205·6 |
| Różne *(various)* . | 150·1 | 68·2 | 422·4 |
| **Przywóz i wywóz razem** *(total export and imports)* | **12 231·2** | **12 881·3** | **66 726·9** |

## 4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

Lipiec *(July)* . . . . . . . . . . 1937 — 795.133·8
Czerwiec *(June)* . . . . . . . . . 1937 — 828.516·7
Lipiec *(July)* . . . . . . . . . . 1936 — 637.526·7
Od początku roku *(January - July)* . . 1937 — 5.206.384·6
„ „ „ „ „ 1936 — 4.314.341·3

## III. RUCH STATKÓW *(MOVEMENT OF SHIPS)*

| | Przyszło statków *(ships incoming)* | | | Wyszło statków *(ships outgoing)* | | | Suma rubr. 3 i 6 *(total kolumn 3 & 6)* | Kolejne miejsce *(place accupied)* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ogółem *(total)* | w tym załad. *(loaded)* | o ogól. poj. *(n. r. t.)* | Ogółem *(total)* | w tym załad. *(loaded)* | o ogól. poj. *(n. r. t.)* | | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Polska *(Poland)* . . . . . . . . . . | 59 | 32 | 89.335 | 63 | 53 | 90.352 | 179.687 | 1 |
| W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)* . . | 6 | 4 | 1.161 | 6 | 5 | 1.440 | 2.601 | 15 |
| Anglia *(Great Britain)* . . . . . . . | 23 | 4 | 44.987 | 24 | 5 | 43.275 | 88.262 | 5 |
| Dania *(Denmark)* . . . . . . . . | 77 | 40 | 49.446 | 79 | 55 | 50.780 | 100.226 | 3 |
| Estonia *(Estonia)* . . . . . . . . | 23 | 5 | 13.731 | 23 | 20 | 13.765 | 27.496 | 13 |
| Finlandia *(Finland)* . . . . . . . . | 31 | 7 | 35.339 | 32 | 19 | 34.536 | 69.875 | 6 |
| Francja *(France)* . . . . . . . . . | 5 | 2 | 30.586 | 5 | 2 | 30.586 | 61.172 | 9 |
| Grecja *(Greece)* . . . . . . . . . . | 7 | — | 18.521 | 7 | 6 | 18.191 | 36.712 | 11 |
| Holandia *(Holland)* . . . . . . . . | 22 | 13 | 7.205 | 21 | 15 | 7.554 | 14.759 | 14 |
| Łotwa *(Latvia)* . . . . . . . . . | 20 | 1 | 16.499 | 19 | 11 | 16.414 | 32.913 | 12 |
| Niemcy *(Germany)* . . . . . . . . . | 71 | 29 | 45.707 | 71 | 58 | 45.246 | 91.053 | 4 |
| Norwegia *(Norvay)* . . . . . . . . | 39 | 13 | 32.663 | 41 | 29 | 31.958 | 64 621 | 8 |
| Panama *(Panama)* . . . . . . . . . | 1 | 1 | 437 | 1 | — | 437 | 874 | 16 |
| Stany Zjedn. Am. P. *(U. S. A.)* . . | 8 | 4 | 26.594 | 10 | 8 | 33.531 | 60.125 | 10 |
| Szwecja *(Sweden)* . . . . . . . . . | 123 | 33 | 86.272 | 123 | 102 | 85.928 | 172.200 | 2 |
| Węgry *(Hungary)* . . . . . . . . . | 1 | 1 | 346 | 1 | 1 | 346 | 692 | 17 |
| Włochy *(Italy)* . . . . . . . . . . | 12 | — | 34.593 | 11 | 10 | 30.607 | 65.200 | 7 |
| **Razem** *(total)* . . . | **528** | **189** | **533.422** | **537** | **399** | **535.046** | **1.068.468** | — |
| Miesiąc poprzedni *(previous month)* . | 509 | 211 | 497.467 | 507 | 344 | 486.091 | 938.558 | — |
| Ten sam mies. 1936 *(July) 1936)* . . | *395* | *170* | *423.877* | *403* | *313* | *427.764* | *851.641* | — |
| Od pocz. r. 1937 *(since beginning of 1937)* | 3.186 | 1.403 | 3.135.754 | 3.195 | 2.292 | 3.146.347 | 6.282.101 | — |
| Od pocz. r. 1936 *(since beginning of 1936)* | 2.709 | 1.163 | 2.719.679 | 2.718 | 2.074 | 2.714.592 | 5.434.271 | — |

Uwagi: a) średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w m. lipcu 1937 r. 1010·3 n. r. t;
b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 48;
c) średni postój statków w porcie 50.8 godzin.

Errata: w zestawieniu za m-c czerwiec 1937 r. jest „Ten sam mies. 1936 *(May* 1936*)*" — winno być „Ten sam mies. 1936 *(June* 1936*)*".

## IV. POLSKIE POŁOWY MORSKIE W M-CU LIPCU 1937 R.

w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego. Ilość w kg. — Wartość w zł.

| Gatunki ryb | Połowy bałtyckie | | | | | | Razem |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Hel | Gdynia | Jastarnia W. Wieś | Chłapowo Karwia | Puck i wioski | Połowy dalsze | |
| Troć | — | — | — | — | 550 | — | 550 |
| Stornia | 16.280 | 39.720 | 27.250 | 22.200 | 43.400 | — | 148.850 |
| Zimnica | 3.270 | 1.010 | 2.150 | 970 | — | — | 7.400 |
| Gładzica | — | — | 250 | 430 | — | — | 680 |
| Skarp | 620 | 6.110 | 1.240 | 1.070 | 3.750 | — | 12.790 |
| Śledzie | 3.500 | — | — | — | — | — | 3.500 |
| Szproty | — | — | — | — | — | — | — |
| Węgorze | 1.320 | 3.070 | 4.050 | 50 | 5.590 | — | 14.080 |
| Wątłusze nieczyszcz. | 22.490 | 12.030 | 8.000 | 3.950 | 5.450 | 7.330 | 59.250 |
| Węgorzyce | 50 | 4.200 | — | — | — | — | 4.250 |
| Wątłusze bez głów | — | — | — | — | — | 12.550 | 12.550 |
| Szczupaki | 150 | 180 | 2.010 | — | 4.370 | — | 6.710 |
| Okonie | — | — | 250 | — | 320 | — | 570 |
| Płotki | — | — | 400 | — | 1.250 | — | 1.650 |
| Certy | 20 | 660 | 2.600 | — | 1.100 | — | 4.380 |
| **Razem w kg** | **47.700** | **66.980** | **48.200** | **28.670** | **65.780** | **19.880** | **277.210** |
| Wartość w zł | 15.659 | 29.034 | 24.330 | 10.850 | 39.724 | 5.231 | 124.828 |
| Miesiąc ubiegły w kg | 63.350 | 42.060 | 72.500 | 69.910 | 32.860 | 32.860 | 313.540 |
| Razem od pocz. r. w kg | 1.744.710 | 1.027.850 | 1.062.320 | 243.720 | 304.530 | 929.040 | 5.312.170 |

## V. RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGER TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI *(Oversea traffic)*

| | Przyjechało *(passengers incoming)* | | | | | Wyjechało *(passengers outgoing)* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Lipiec *(July)* | | | | Czerwiec *(June)* | Lipiec *(July)* | | | | Czerwiec *(June)* |
| | I kl. | II kl. | III kl. | Razem *(total)* | Razem *(total)* | I kl. | II kl. | III kl. | Razem *(total)* | Razem *(total)* |
| **Anglia** | **3** | **116** | **35** | **154** | **170** | **11** | **58** | **868** | **937** | **332** |
| Dover | 3 | 13 | 35 | 51 | 75 | — | — | — | — | — |
| Hull | — | 6 | — | 6 | 39 | — | 17 | — | 17 | 29 |
| Londyn | — | 97 | — | 97 | 56 | 11 | 41 | 868 | 920 | 303 |
| **Argentyna** | — | **5** | — | **5** | **102** | — | **7** | — | **7** | **733** |
| Buenos Aires | — | 5 | — | 5 | 102 | — | 7 | — | 7 | 733 |
| **Belgia** | — | **39** | **8** | **47** | **29** | — | **6** | — | **6** | — |
| Antwerpia | — | 39 | 8 | 47 | 29 | — | 6 | — | 6 | — |
| **Brazylia** | — | — | **1** | **1** | **36** | — | — | — | — | **133** |
| Rio de Janeiro | — | — | — | — | 6 | — | — | — | — | 33 |
| Santos | — | — | 1 | 1 | 30 | — | — | — | — | 100 |
| **Dania** | **3** | **134** | **73** | **210** | **81** | — | **48** | **59** | **107** | **26** |
| Kopenhaga | 3 | 132 | 73 | 208 | 81 | — | 48 | 59 | 107 | 26 |
| Inne porty | — | 2 | — | 2 | — | — | — | — | — | — |
| **Estonia** | — | **10** | — | **10** | **8** | — | **10** | — | **10** | **8** |
| Tallinn | — | 10 | — | 10 | 8 | — | 10 | — | 10 | 8 |
| **Finlandia** | — | **13** | — | **13** | **7** | — | **2** | — | **2** | **1** |
| Helsinki | — | 12 | — | 12 | 7 | — | 2 | — | 2 | — |
| Inne porty | — | 1 | — | 1 | — | — | — | — | — | 1 |
| **Francja** | **24** | **63** | **63** | **150** | **164** | **18** | **317** | **597** | **932** | **1 082** |
| Boulogne sur Mer | — | — | — | — | 40 | — | — | — | — | — |
| Le Havre | 24 | 63 | 63 | 150 | 124 | 18 | 317 | 597 | 932 | 1 082 |
| **Holandia** | — | **14** | — | **14** | **11** | — | **9** | — | **9** | **3** |
| Amsterdam | — | 10 | — | 10 | — | — | — | — | — | — |
| Rotterdam | — | 04 | — | 4 | 11 | — | 9 | — | 9 | 3 |
| **Kanada** | — | — | — | — | — | — | — | **175** | **175** | **41** |
| Halifax | — | — | — | — | — | — | — | 175 | 175 | 41 |
| **Łotwa** | — | — | — | — | — | — | **1** | — | **1** | — |
| Ryga | — | — | — | — | — | — | 1 | — | 1 | — |
| **Niemcy** | — | — | **1** | **1** | **5** | — | — | **3** | **3** | — |
| Hamburg | — | — | — | — | 3 | — | — | — | — | — |
| Inne porty | — | — | 1 | 1 | 2 | — | — | 3 | 3 | — |
| **Norwegia** | — | **9** | — | **9** | **5** | — | **4** | — | **4** | **4** |
| Oslo | — | 4 | — | 4 | 5 | — | 2 | — | 2 | — |
| Inne porty | — | 5 | — | 5 | — | — | 2 | — | 2 | 4 |
| **Portugalia** | — | — | — | — | **1** | — | — | — | — | — |
| Lizbona | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — |
| **Senegal** | — | — | — | — | **1** | — | — | — | — | — |
| Dakar | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — |
| **Stany Zjedn. Am. P.** | — | **465** | **897** | **1.362** | **492** | — | **215** | **677** | **892** | **291** |
| New York | — | 465 | 897 | 1.362 | 492 | — | 215 | 677 | 892 | 291 |
| **Szwecja** | — | **30** | **1** | **31** | **39** | — | **24** | — | **24** | **10** |
| Göteborg | — | 6 | — | 6 | 1 | — | 7 | — | 7 | 1 |
| Kalmar | — | — | — | — | 6 | — | — | — | — | 3 |
| Malmö | — | 4 | — | 4 | 3 | — | 2 | — | 2 | — |
| Sztokholm | — | 16 | 1 | 17 | 25 | — | 10 | — | 10 | 5 |
| Inne porty | — | 4 | — | 4 | 4 | — | 5 | — | 5 | 1 |
| **Wycieczki morskie** | — | **1.011** | — | **1.011** | — | — | **1.511** | — | **1.511** | — |
| G. A. L. | — | 1.011 | — | 1.011 | — | — | 1.511 | — | 1.511 | — |
| **Razem** | **30** | **1.909** | **1.079** | **3 018** | **1 151** | **29** | **2 212** | **2 379** | **4 620** | **2 664** |

Errata: w zestawieniu za m-c czerwiec 1937 jest Francja — Dover, winno być Anglia — Dover.

WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA REDAKTOR — HENRYK TETZLAFF
PRZEDRUK DOZWOLONY Z POWOŁANIEM SIĘ NA ŹRÓDŁO CENA PRENUMERATY ZŁ 15.— ROCZNIE, CENA NUMERU ZŁ 1,50

ZAKŁADY GRAFICZNE ALFONS SZCZUKA — GDYNIA — UL. ŚW. PIOTRA 12, TELEFON 36-36